



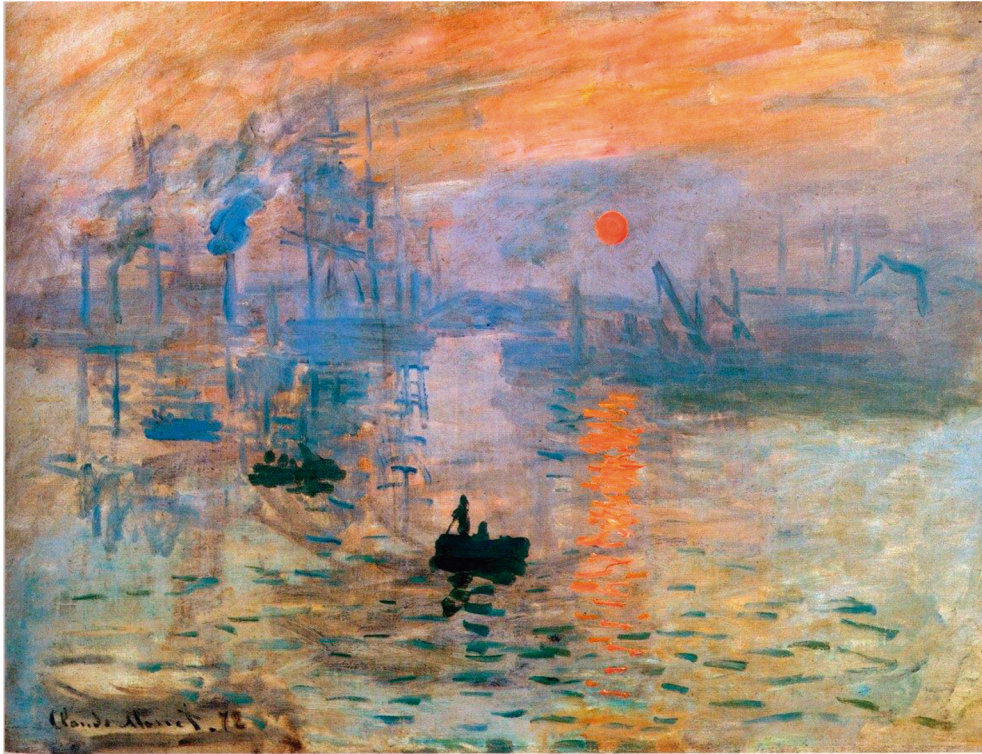
LA MIRADA AL MAR COMO RAZÓN DE SER PARA LAS CIUDADES PORTUARIAS

Reflexiones sobre los fenómenos urbanos de disociación entre la ciudad y su puerto

Abraham Sánchez Palacios

Trabajo Fin de Grado | Curso 2017/18
Grado en Fundamentos de Arquitectura
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universidad de Sevilla





El Sol al amanecer, Monet (1872)

*Galería de Arte Nacional
(Caracas-Venezuela).*

Las ciudades portuarias históricas tienen una luz propia, están hechizadas por ese mar que las ha hecho ricas, ricas en cultura, en bienes, en gentes...

"Cualesquiera que sea su forma, su arquitectura o la civilización que la ilumine, la ciudad mediterránea es siempre hija del espacio, creadora de rutas y, al mismo tiempo creada por ellas." (Braudel, 1976).

LA MIRADA AL MAR COMO RAZÓN DE SER PARA LAS CIUDADES PORTUARIAS

Reflexiones sobre los fenómenos urbanos de disociación entre la ciudad y su puerto

Abraham Sánchez Palacios

Trabajo Fin de Grado
Grado en Fundamentos de Arquitectura
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universidad de Sevilla



AGRADECIMIENTOS

A mis tutores, en especial a D. Luis González de Boado por su inestimable ayuda.

A mis compañeros, por su apoyo desinteresado y sus comentarios críticos

A mi familia, muy en especial a mi mujer Cristina, por su confianza, su ánimo y su complicidad, sobre todo por tantas veces que entretuvo a nuestra pequeña hija Naroa para que me dejase trabajar.

RESUMEN

Las ciudades y sus puertos, desde sus orígenes, han sostenido un vínculo de dependencia motivado por la estrecha relación que acontecían las actividades portuarias y la propia vida urbana. Este contexto de relación, fue creando con el paso del tiempo importantes rasgos de identidad en este tipo de ciudades, que hoy día permanecen en su memoria colectiva. Los avances tecnológicos, junto con la expansión demográfica experimentada desde mediados de siglo XIX, originó un crecimiento de las relaciones comerciales y con ello la adaptación de los puertos, que comenzaron un camino de desarrollo y especialización, que en paralelo supuso su separación y aislamiento con respecto a la ciudad. Este nuevo paradigma, en la actualidad, hace que en ciudades que surgieron en un enclave marítimo, ni siquiera se vea el mar.

El presente estudio trata de abordar posibles directrices que hagan posible un proceso de integración, de los espacios portuarios a partir del análisis de las características, aspectos y criterios que comparten diferentes intervenciones llevadas a cabo en puertos de relevancia, para finalmente proponer, como caso práctico, una serie de medidas encaminadas a la mejora, desde un punto de vista urbano, de las instalaciones portuarias de la ciudad de Livorno.

Palabras clave: ciudades portuarias, relación puerto – ciudad, identidad urbana, frente marítimo, integración de espacios portuarios, waterfront.

AUTORÍA

El autor declara que el material recogido en el presente documento es original, obra de quien suscribe, y que las ideas, citas, imágenes, traducciones y otros posibles materiales procedentes de otros autores/as incluidas en el trabajo están adecuadamente referenciadas.

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
Motivación e interés personal	1
Objetivos	3
Metodología	7
 CAPITULO I La Ciudad y el Mar	13
La Ciudad	13
“Lo Urbano”	19
El fenómeno urbano en las ciudades portuarias	23
Identidad, identidad urbana e identidad territorial	31
Representación, memoria y cotidianeidad	43
Efectos de la globalización entorno a la identidad de las ciudades marítimas	53
 CAPITULO II La relación Puerto-Ciudad	63
Una transformación permanente.	63
Consecuencias actuales en este marco de relación	75
Experiencias de integración puerto-ciudad. El fenómeno “Waterfront”	81

Proyectos relevantes en la revitalización de zonas portuarias.....	91
El Puerto de Málaga.....	93
Puerto de A Coruña	101
Puerto de Barcelona.....	107
 CAPITULO III La Ciudad portuaria de Livorno	113
Marco Geográfico.	113
Aproximación histórica.	115
Evaluación / Diagnóstico de las relaciones entre la ciudad de Livorno y su Puerto	129
Líneas de actuación encaminadas a la integración Puerto-Ciudad	137
Estrategias de intervención propuestas para la zona portuaria de Livorno	147
 CAPITULO IV CONCLUSIONES	155
 BIBLIOGRAFÍA.....	158



Niña jugando en la orilla
contraria al puerto de
Hamburgo.

<https://www.cronicasgermanicas.com/2016/03/14/descubriendo-alemania-little-coccinelle-hamburgo/>

[consulta 18/04/2018]

INTRODUCCIÓN

Motivación e interés personal

He de confesar, que al comienzo de este trabajo, estaba un poco confuso a la hora de encontrar un tema de investigación que despertara en mí, inquietudes y motivaciones que me ayudaran en su redacción. Sin embargo, a la hora de elegir al tutor que me dirigiera en dicho trabajo, me llamó la atención la temática que proponía D. Luis González de Boado, que entre otras cuestiones, nos invitaba a investigar sobre la ciudad, su puerto y el mar. Con la lectura de los primeros textos relacionados con la temática propuesta, según profundizada en la cuestión, me surgía la necesidad de adquirir más conocimientos sobre un asunto tan intrigante como son las ciudades marítimas.



Puerto de Argel desde el
muelle en el siglo XIX.

Javier Noriega 2017

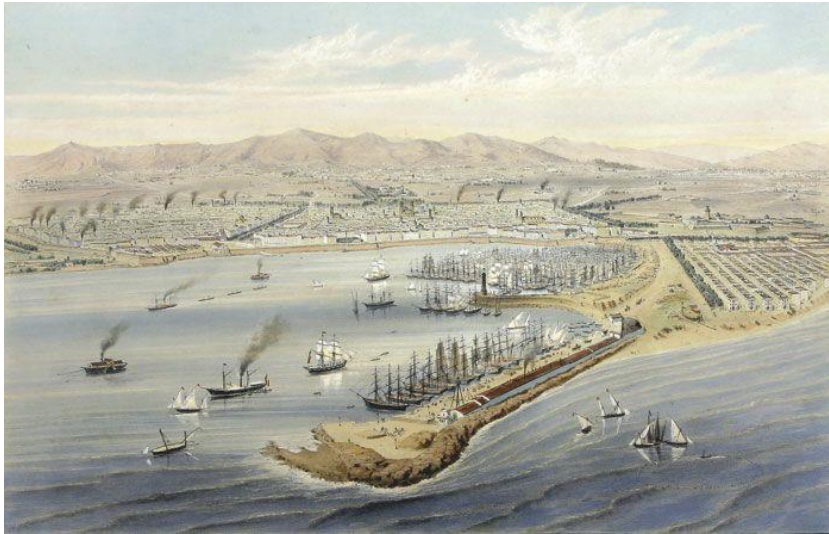
*[http://abcblogs.abc.es/espejo-
de_navegantes/2017/05/17/
puertos-del-siglo-xix-al-yazair-
la-protegida-del-
mediterraneo/](http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2017/05/17/puertos-del-siglo-xix-al-yazair-la-protegida-del-mediterraneo/)*

[consulta 22/04/2018]

Desde sus inicios, las ciudades y sus puertos, han experimentado una relación de necesidad mutua, formando una unidad indivisible, motivada por unas actividades portuarias estrechamente relacionadas con la vida urbana, donde las relaciones sociales que se sucedían, junto con las manifestaciones culturales o la impronta del paisaje urbano junto al mar, otorgaban una identidad singular a estas ciudades costeras.

No obstante, con los avances tecnológicos derivados de la revolución industrial a mediados del siglo XIX, junto con la expansión demográfica de la época, los puertos marítimos empezaron a cambiar, demandando una mayor superficie y a la vez aislándose como un ente propio dentro de las ciudades donde antaño surgieron. Este contexto, me hace reflexionar sobre el hecho de que ciudades, donde su relación con el mar a través del puerto, ha supuesto su más importante expresión de identidad, en la actualidad en muchas de ellas ni siquiera se ve el mar, debido a que sus puertos han adquirido un nivel de independencia física y funcional dentro de la ciudad, que relega a esta a un segundo plano, dado que las actividades portuarias que se desarrollan, han alcanzado una posición logística internacional, que en ocasiones, sirve de frontera intangible entre el puerto y la propia ciudad.

Este fenómeno a su vez, ha despertado un gran interés entre investigadores de diferentes ámbitos, debido fundamentalmente a las numerosas publicaciones que se han venido sucediendo entorno a intervenciones portuarias que tenían como fin, la integración de sus espacios dentro del tejido urbano.



Puerto de Barcelona,
1856

<https://marinacatalana.wordpress.com/2016/05/20/breve-historia-y-cartografia-del-puerto-de-barcelona-el-siglo-xix-i.html>

[consulta 22/04/2018]



Puerto de Barcelona en
2017

<https://www.heraldo.es/noticia/suplementoexportacion/2017/06/13/puerto-barcelona-via-directa-aragon-mercado-exterior-1181140-941024.html>

[consulta 22/04/2018]

Estas actuaciones, han puesto de actualidad una problemática muy relevante, de independencia y aislamiento entre la ciudad y su puerto, que ha alcanzado hoy más que nunca, una dimensión territorial, urbana y social a tener en cuenta, y que pone de manifiesto la necesidad de (re)pensar futuras estrategias a la hora de afrontar posteriores planificaciones urbanas en zonas de “borde” con espacios portuarios, o en la integración de espacios obsoletos dentro de las propias instalaciones portuarias.

En consideración a lo anterior, y teniendo en cuenta la situación dinámica en la que nos encontramos, motivada por las numerosas iniciativas que está surgiendo en diferentes zonas costeras, abordando esta cuestión, surge mi interés personal en analizar y estudiar este fenómeno de disociación entre el puerto y la ciudad, así como la posibilidad de establecer criterios de integración encaminados en un sentido opuesto o antagónico a los procesos que hasta la actualidad se han venido sucediendo.

Objetivos

El Objetivo del presente trabajo parte de la comprensión y el entendimiento de las ciudades portuarias, de su evolución urbana a lo largo del tiempo y de cómo debido a los fenómenos de globalización, en la actualidad los puertos se han convertido en zonas inconexas con la ciudad y han provocado que éstas, le den la espalda al mar.

Este fenómeno de disociación nos lleva a preguntarnos, ¿Han perdido las ciudades portuarias su identidad urbana?, ¿Qué percepción existe en la actualidad de los espacios portuarios?,



Puerto de Algeciras

Agencia EFE, Fotografía de archivo.

<https://www.efe.com/efe/espana/economia/puerto-de-algeciras-alcanza-nuevo-los-100-millones-toneladas-mercancias/10003-3478407>

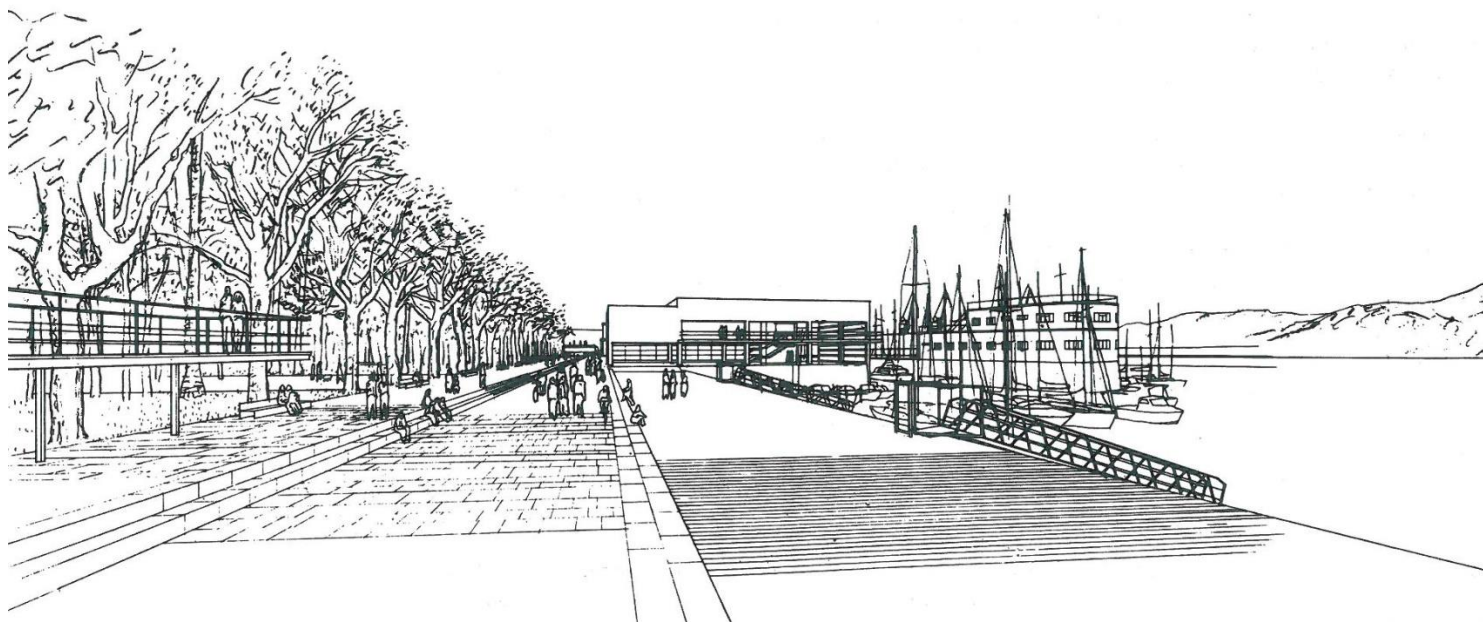
[consulta 22/04/2018]

¿Es posible un nuevo contexto de relación entre el puerto y la ciudad?. Este marco teórico de reflexión nos conduce a establecer los siguientes objetivos en la investigación:

1.- Analizar el concepto de identidad desde un punto de vista urbano y territorial, que nos permita identificar los valores tanto sociales, culturales o patrimoniales que diferencian a las ciudades portuarias del resto, y que a lo largo de su historia gracias a diferentes personalidades, podemos entender mediante su legado de iconografía pictórica o arquitectónica en los diferentes frentes marítimos de estas ciudades.

2.- Analizar el proceso evolutivo de desconexión entre las ciudades y sus puertos, desde sus inicios cuando constituían una unidad indisoluble, hasta la actualidad donde en ciertas ciudades, los tejidos urbanos y portuarios, llegan a constituir entidades totalmente independientes.

3.- Investigar acerca de las actuaciones llevadas a cabo en diferentes ciudades marítimas, que empiezan a tomar conciencia de este problema, encaminadas principalmente a la integración urbana de espacios portuarios obsoletos, a la mejora en las conexiones entre el puerto y la ciudad o a preservar el patrimonio industrial de los puertos, actuaciones que sin duda suponen un gran avance en un nuevo contexto de relación puerto-ciudad, pero que en muchos casos, son actuaciones aisladas que no establecen un criterio claro para conseguir una convivencia entre la ciudad y futuros desarrollos del puerto.



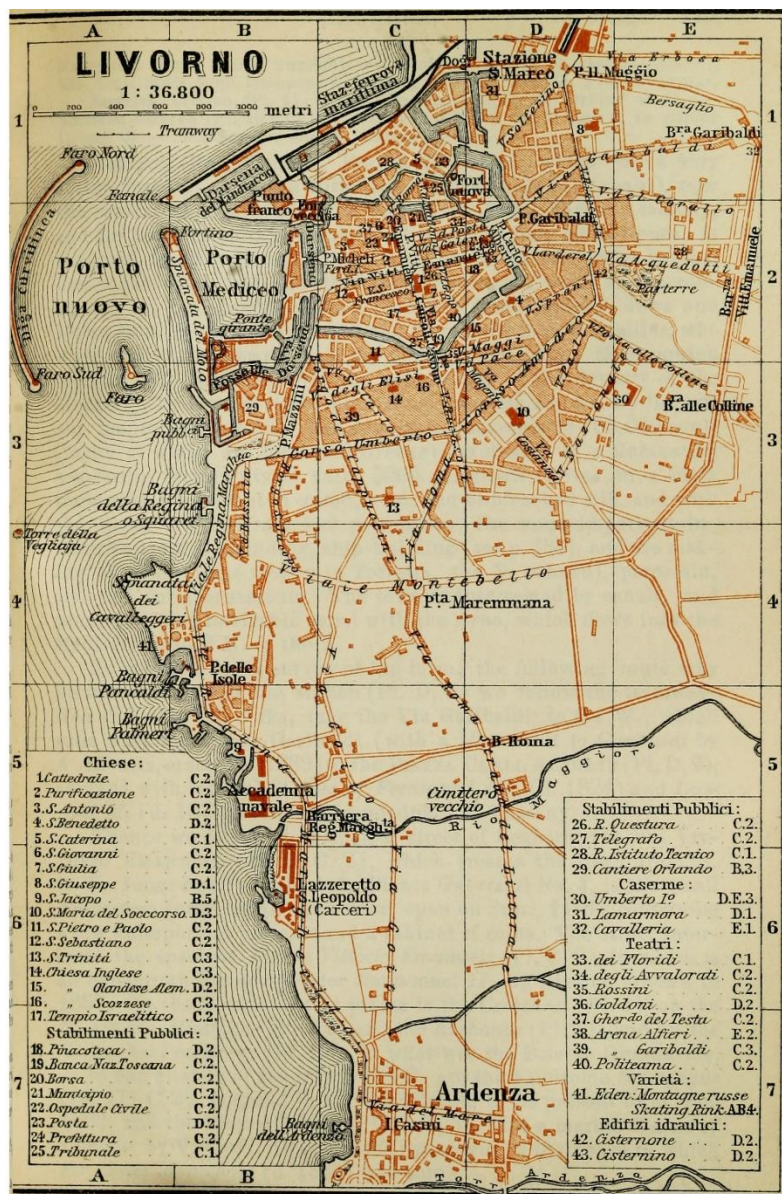
Croquis sobre la
Intervención para la
ordenación del frente
marítimo de Vigo

*Guillermo Vázquez
Consuegra, 1995.*

4.- Plantear y diseñar criterios y estrategias, que permitan devolver la mirada al mar a las ciudades portuarias, estableciendo para ello pautas que nos posibiliten recuperar su identidad en un contexto contemporáneo, así como las claves para la integración de futuras actuaciones en el puerto. Como caso particular, no centraremos en la ciudad italiana de Livorno, que por sus características históricas, geográficas y socioeconómicas, plantea un ejemplo óptimo para poner en práctica los objetivos planteados.

Metodología

A la hora de abordar un tema de estudio tan complejo como la ciudad, su puerto y el mar, es necesario establecer un procedimiento que de manera objetiva analice el contexto de relación entre cada uno de ellos a lo largo del tiempo. Para ello a través de una metodología basada en consultas bibliográficas englobadas dentro de diferentes disciplinas, la recopilación para su análisis de cartografías e información gráfica en general, así como el estudio de documentos relacionados con el planeamiento y legislación de los lugares objeto de estudio, podemos establecer una estructura diferenciada en cuatro bloques que de manera resumida se exponen a continuación:



Cartografia de Livorno
de 1893

<https://www.alamy.com/stock-photo/livorno-map.html>

[consulta 22/04/2018]

Un primer bloque dedicado a entender y comprender conceptos tales como la identidad urbana y territorial de las ciudades portuarias, su memoria y su iconografía, su dimensión física y social, o sus costumbres y tradiciones, con el fin de conocer los valores propios de este tipo de ciudades y como se materializa en ellas el fenómeno de “lo urbano”. Para este primer bloque, eminentemente teórico, se plantea una metodología que versa fundamentalmente sobre un análisis bibliográfico en un entorno disciplinar diverso con títulos como “El Paisaje Construido. Una aproximación a la idea de lugar” del Dr. Ingeniero de Caminos Miguel Aguiló Alonso, o “Iconografía urbana, memoria e identidad de las ciudades portuarias del Norte y Noroeste de España” de la Dra. en Historia del Arte Carla Fernández Martínez.

Un segundo bloque, dedicado al estudio de la evolución y conformación histórica, de la relación entre la ciudad y su puerto, basado fundamentalmente en una lectura analítica de diferentes publicaciones y cartografías históricas, así como de otros documentos bibliográficos tales como “Ciudades Y Puertos” de Alejandro Luis Grindlay Moreno, Profesor del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada o “El desarrollo portuario y la ciudad”, del Dr. Ingeniero de Caminos José Luis Estrada Llaquet entre otros, con objeto de identificar los aspectos que han motivado este fenómeno de disociación urbana de los tejidos urbano portuarios.

El tercer bloque, pretende un acercamiento al estado de la cuestión, conocer los planteamientos que se han llevado a cabo hasta

Mendeley Desktop

File Edit View Tools Help

Add Folders Related Sync Help

Search...

Abraham

Mendeley

Literature Search

My Library

All Documents

Recently Added

Recently Read

Favorites

Needs Review

My Publications

Unsorted

TFG

Viviendas en Bouça

Create Folder...

Groups

Viviendas en Bouça

Filter by Authors

All

Abderrazak, Ihsan Ali

Aguiló Alonso, Miguel

Aleman, Joan

Alonso, Enrique Maciñeira

Ana, Autor

Andrade Márquez, María José

ANDRADE, MARIA JOSE

Arquitectònics, Universitat Politècnica de Cata...

Blázquez, Irene Souto

Bruttomesso, Rino

Cities, Port

Colomina, Rrez

Coruña, El De A

Del, A Partir

Del, Metropolitana

Desfor, Gene

Domingo Santos, Juan

Domínguez Rodríguez, Marta

Dominguez Roca, Luis J.

All Documents

Edit Settings

Authors	Title	Year	Published In	Added
Llovera, Joan Alemany	la ciudad . La experiencia de los waterfronts	2015		jun. 29
ESPO	Código de Buenas Prácticas para la Integración Social de los Puertos	2012		jun. 28
Zamora Rodríguez, Francisco	Urbanismo de un puerto "Imperial" en el Mediterraneo. Especulación Inmobiliaria y relaciones transnacionales en la Edad Moderna	2013		jun. 28
Maciñeira Alonso, Enrique; Souto Blázquez, Irene	El puerto y la ciudad de A Coruña	2011		jun. 26
José Granda, V	Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios	2005		may. 7
Friedmann, John	Futuros de la ciudad global: El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico	1997	EURE (Santiago)	may. 7
Martner Peyrelongue, Carlos	El puerto y la vinculación entre lo local y lo global	1999	EURE (Santiago)	may. 7
Bruttomesso, Rino	Para una historia de la ciudad portuaria . Desde los orígenes hasta la era industrial For a History of the Port City . From the Origins to the I...	1868		abr. 18
Andrade Márquez, María José	Málaga, el puerto industrial como paisaje urbano Málaga, Industrial Port as Urban Landscape	2011		abr. 18
Pavia, Rosario	Waterfront. Strategic Areas in Port Cities	2011	Portus	abr. 18
Aleman, Joan; Bruttomesso, Rino	Waterfronts Urbano Portuarios . Una nueva y actuaciones sostenibles Urban Port Waterfronts . of Sustainable Projects and Activities	2011	Portus	abr. 18
Cities, Port	Puertos , ciudades y paisajes . Vivir y trabajar en ciudades portuarias Ports , Cities and Landscapes .	2008		abr. 18
Desfor, Gene; Laidley, Jennefer	Changing Urban Waterfronts : A Fixity and Flow Perspective	2011	Portus	abr. 18
Aleman, Joan	y la planificación portuaria The Waterfront , between Urban Planning and Port Planning	2005	PORTUSplus , the online journal of RETE	abr. 18
Alonso, Enrique Maciñeira; Blázquez, Irene Souto; Coruña, El De A	El puerto y la ciudad de A Coruña	2011	PORTUSplus , the online journal of RETE	abr. 18
Aguiló Alonso, Miguel	El paisaje construido : una aproximación a la idea de lugar	1999		abr. 18
Ribera, L A; Proyectos, Entre; Transformación, Formación Y; Ribe...	Doar Bibliografie	2003		abr. 18
Vilagrasa Ibarz, Joan	Ciudad y sociedad. ¿relaciones en transformación?	1995		abr. 18
Luis, Alejandro; Moreno, Grindlay	Ciudades Y Puertos Cities and Ports	2008	Ciudades	abr. 18

Details Notes Contents

Type: Journal Article

Ciudades Y Puertos Cities and Ports

Authors: A. Luís, G. Moreno

View research catalog entry for this paper

Journal: *Ciudades*

Year: 2008

Volume: 11

Issue:

Pages: 53-80

Abstract:

Se realiza en el presente artículo un estudio sobre la integración urbana de las infraestructuras y espacios portuarios desde una aproximación al proceso de las relaciones des-arrolladas entre puerto y ciudad. Se establecen, de forma general, unas etapas características (de unidad, de crecimiento, de distanciamiento, de separación y aislamiento); deteniéndose, especialmente, en una última de integración urbana de estas infraestructuras expli-cada desde las potencialidades urbanísticas de las mismas. Se consideran los factores cau-sales de estos recientes desarrollos y se profundiza, a pesar de las características y especificidades propias de cada caso, en los aspectos comunes de tales operaciones singulares. Se atiende de manera particular a las experiencias nacionales de transformación portuaria, desde la relación entre planificación sectorial...

Tags:

Author Keywords:

city-port relation; infrastructural -urban planning relation; ports; urban development potentials; urban integration

URL:

http://www3.uva.es/uu/REVISTA/Ciudades 11/Ciu...

Add URL...

Captura de pantalla

referente a la organización de la base de datos empleada por el autor en cuanto a las fuentes empleadas.

la fecha, y analizar la percepción actual que este tema despierta en la sociedad, para lo cual, se plantea un estudio comparativo de intervenciones llevadas a cabo en diferentes ciudades portuarias, encaminadas a la integración y mejora de los espacios de fricción entre el puerto y la ciudad. A tal fin, se propone consultar monografías acerca de las actuaciones propuestas, realizar comparativas de cartografías históricas y actuales en dichas ciudades, así como un análisis bibliográfico dentro de esta temática, con citas como “el puerto industrial como paisaje urbano” de la profesora de la Escuela Técnica Superior de Málaga, María José Andrade Márquez o “La planificación portuaria, The Waterfront” del Profesor de Planificación Urbana y Economía Portuaria de la Universidad de Barcelona, Joan Alemany Llovera.

Por último, a modo de conclusión, un cuarto bloque dedicado a establecer criterios y estrategias que permitan un nuevo contexto de relación entre la ciudad y su puerto, para lo cual se propone una aproximación práctica en el entorno portuario de la ciudad de Livorno, donde plantear posibles soluciones, a problemas analizados dentro del contexto teórico que conforman los bloques anteriores. En este sentido la metodología utilizada, será fundamentalmente de elaboración propia y más concretamente una propuesta organizativa de integración.

Las fuentes que se utilizan en el presente estudio han sido adecuadamente tratadas y organizadas a través del programa de base de datos *Mendeley*, dirigido a gestionar y compartir referencias bibliográficas y documentos de Investigación



Frente marítimo de
Cádiz

<https://pixabay.com/es/c%C3%A1diz-espa%C3%B1a-farolas-sol-paseo-2940449/>
[consulta 22/04/2018]

CAPITULO I La Ciudad y el Mar

La Ciudad

¿Qué entendemos por ciudad?. La Ciudad, término que empleamos en la actualidad para dirigirnos a la identificación de grandes urbes, es un término que, si profundizamos en él, nos lleva a pensar no solamente en una gran aglomeración de personas y edificios en un lugar determinado, sino en aspectos como los límites que la definen, la situación geográfica donde se ubica, el tipo de personas la componen, los escenarios culturales que se desarrollan en ella...

“Abordar la cuestión de la ciudad, del urbanismo y de la urbanización, nos aboca irremediabilmente a producir una mirada sesgada y con limitaciones que aceptamos de antemano.



Villa 31, Buenos Aires,
Argentina

Carolina Bonfanti Mele, 2012

https://www.huffingtonpost.ca/jonathan-duke/villa-31_b_1624080.html

[consulta 18/04/2018]

La cuestión de lo urbano o de la ciudad se caracteriza por una amplitud y dispersión de disciplinas, que no siempre dialogan entre ellas.” (Sánchez Naudín, J. 2017)

Como podemos comprobar, el concepto de Ciudad, es un tema a abordar desde un prisma multidisciplinar. No obstante, el presente trabajo tiene un enfoque fundamentalmente social y urbano, entendiendo como tal, el hecho de cómo, mediante asociaciones en comunidad y sus relaciones sociales en un entorno determinado, crean ciudad.

“[...] Por ciudad entiende una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí” (Delgado Ruiz, M. 1999, p. 23).

La densidad poblacional, debe ser entendida no tanto como una gran cantidad de individuos dentro de un espacio definido, sino como una importante confluencia de diferentes grupos de individuos, de diferente índole social, interrelacionados entre sí.

“En el plano de las interacciones sociales, una ciudad es la experiencia vital de quienes habitan en ella. Cuando hablamos de experiencias vitales, damos por entendido que el hecho de habitar un ámbito social urbano no puede ser experimentado de la misma manera por los distintos grupos sociales. La experiencia de vivir en una ciudad es diferente según las expectativas, frustraciones, logros, insatisfacciones que los grupos sociales consideran realizar o no en el ámbito de la ciudad. Existe por lo tanto una multiplicidad de ciudades, que no dependen del número de hombres que las habitan sino del



Solar con juegos

Francesc Catalá-Roca

*Ca. 1950 / copia póstuma,
2003, Gelatinobromuro de
plata virado al selenio, Museo
Nacional Centro de Arte Reina
Sofía*

número de grupos de hombres constituidos a partir de vivir en la ciudad una experiencia urbana común. [...]“

“[...] Una ciudad se reconoce como tal en tanto se diferencian en ella grupos que interactúan entre sí a partir de la necesidad práctica de convivir. De hecho, no puede pensarse en la existencia de un ámbito social urbano sin reconocer la interacción de los grupos sociales. La experiencia urbana se desarrolla en la convivencia de los grupos. Es en la convivencia en la ciudad donde los grupos buscan su identidad, interpretan a la sociedad e intentan imponerse para satisfacer sus expectativas.” (Osvaldo Gaggiotti, H.)

Por tanto, los rasgos más significativos con los que mejor podemos caracterizar a la ciudad, versan fundamentalmente en su tamaño y su densidad, en las actividades que en ellas se desarrollan alejadas del mundo rural y agrícola, el aspecto que presenta, o su modo de vida, teniendo en cuenta dentro de este punto su heterogeneidad y su cultura, la red de comunicaciones que la integra y que permiten un importante grado de interacción social. Estas interacciones vividas como experiencias, dentro de la convivencia de la ciudad, están influenciadas en gran medida por la impronta del lugar donde se desarrollan. En este sentido las ciudades costeras que han surgido entorno a las relaciones comerciales desarrolladas a través de sus puertos, han desarrollado a lo largo de su historia una identidad propia que las difiere del resto de ciudades de interior, motivado por la gran cantidad de flujo de personas y enseres que, aunque de forma temporal, daba lugar cada intercambio comercial lo cual conllevaba de manera simultánea e intangible un fuerte y rico intercambio cultural.



Puerto_redes

III Coloquio de la red "La gobernanza de los puertos atlánticos".

Coordinación: Manuel- Reyes García Hurtado (UDC) y Ofelia Rey Castelao (USC).

Organización. École des hautes études hispaniques et ibériques (Casa Velázquez. Madrid) UNED, Área de Historia Moderna (USC) y Departamento de Humanidades (UDC).

Colaboración: Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao.

“[...] ha sido el mar el que la ha ido generando y transformando a lo largo de la historia, actuando como vía de intercambio cultural y de flujos de población y mercancías, forjando un lugar plural y polivalente donde coexisten diversos paisajes y ambientes de distintas épocas. La actividad marítima ha ido afectando a lo largo de los siglos al puerto y a la ciudad, que iba absorbiendo paulatinamente los cambios en su complicada trama urbana y social, dando lugar a una ciudad culturalmente rica. De esta forma, su historia, sus calles, sus gentes, sus costumbres, su mestizaje, está marcado por su condición marítima.” (Andrade Márquez, M. J. 2011)

“Lo Urbano”

Atendiendo a lo que entendemos por ciudad según lo expuesto hasta ahora, podemos hacer una clara distinción sobre el soporte físico en el cual tiene lugar, es decir el enclave de la ciudad, en un contexto de ciudad costera o de interior, de una determinada forma o dimensión ya sea esta de pequeña extensión o gran megalópolis, así como otros muchos factores objetivos que la definen, y por otro lado, encontramos los fenómenos sociales, económicos o culturales que la hacen posible, entendiendo como tal los diferentes aspectos de la vida urbana, su diversidad y complejidad, sus experiencias y sus vivencias o sus costumbres y tradiciones. Estos fenómenos intangibles construyen el concepto de “lo urbano”.



Parque de juegos entre medianeras

Aldo van Eyck, Dijkstraat, 1954

“Durante mucho tiempo lo urbano fue meramente lo propio de la ciudad, y ésta se definía por oposición al resto del territorio, ya fuese en términos políticos, económicos, sociales o culturales. Era, por supuesto, una cuestión abierta, una indefinición que requería una respuesta en positivo. ¿Por qué se caracteriza la vida urbana? En el último siglo ha habido numerosos intentos de definición desde lo social (Simmel, 1903; Wirth, 1938, Jacobs, 1961; Lefebvre, 1968 y 1972[1970]; Sennet, 1974); aunque con diversos matices y divergencias, todas estas definiciones tienen un aire de familia, una serie de aspectos compartidos: lo urbano como espacio de encuentro, de diversidad, de conflicto y negociación entre el individuo y la sociedad, un espacio que combina la socialización con la individualidad. [...]” (Jiménez Romera, C. 2012)

“[...] sería reduccionista decir que la ciudad como tal es sólo lo urbano, también está claro que sin esa agitación constante producida por los habitantes en sus formas de hacer, en los tránsitos y recorridos a través de los múltiples espacios, la ciudad, en su sentido pleno, no existiría. [...]no es sólo la forma ni las líneas que señalan su perfil (un objeto), sino la marejada de seres que la viven, la sueñan, la evocan, la re-memoran y la transitan, en un constante cruce de experiencias y sentidos. Allí la vida social hierve y se corporeiza en cientos de movimientos, prácticas y apropiaciones de su espacio público: la materia primigenia de lo urbano. Este espacio social es permanentemente construido a través de las vivencias y de las prácticas que son el reflejo de muchas realidades [...]” (Cedeño Pérez, M.C.2009)



Exposición

“Donde se limpia”, carta
al barrio de Lavapiés

Anahí González, Madrid 2017

El fenómeno urbano en las ciudades portuarias

Hablar de las ciudades portuarias, es hablar de escenarios de contraste entre la ciudad y su puerto como elemento urbano diferenciado históricamente, que hace posible establecer relaciones de asociación entre la ciudad y el mar.

La relación entre la ciudad y su puerto ha sido muy cambiante a lo largo del tiempo, en sus inicios, la organización de las antiguas ciudades desde la Grecia hipodámica o las ciudades Romanas, la actividad portuaria está vinculada de manera íntima e indisoluble con la vida pública, produciéndose un importante arraigo entre sus



Fotografía aérea del
conjunto arqueológico
Baelo Claudia (Tarifa,
Cádiz)¹

*Universidad de Alicante, 2015
"monografía sobre los resultados
de las excavaciones de la UA en
la Necrópolis de Baelo Claudia*

1.- La antigua ciudad romana de Baelo Claudia ubicada dentro del parque natural del estrecho, está situada en la ensenada de Bolonia, a unos 22 km al noroeste de Tarifa, en la provincia de Cádiz. Sus restos evidencian una ciudad próspera de finales del siglo II a.C. que se asentaba como un importante núcleo económico y comercial del Mediterráneo de la época.

puertos y los enclaves más significativos dentro de estas ciudades como fueron el ágora griega o el foro romano.

Puerto y ciudad constituían una unidad indivisible donde las actividades portuarias estaban estrechamente relacionadas con la vida urbana, condición vinculada claramente a la necesidad humana en las labores de carga y descarga durante los intercambios comerciales, unidos a que la tecnología hasta la fecha, solo permitía que las embarcaciones navegaran con la fuerza del viento, lo que supuso que los buques comerciales estuviesen limitados en cuanto a sus dimensiones.

“[...] La razón de ser de un puerto es la de servir al intercambio entre los medios marítimo-terrestres desarrollado desde las embarcaciones, por lo que, además de aprovechar inicialmente las condiciones naturales de su emplazamiento (abrigo, calado, etc.), su configuración espacial posterior estará siempre ligada a los requerimientos de los buques [...]” (Aguiló Alonso 1999)

Todo este conjunto de particularidades hacía de los puertos, lugares de aglomeración ciudadana debido a que las tareas de estiba y desestiba fuesen etapas que se dilatasen en el tiempo y donde interviniesen multitud de operarios, operarios integrados por los propios habitantes de la ciudad y de la tripulación de los barcos lo que conllevaba por otro lado un intercambio cultural más allá del hecho meramente comercial. En contraposición, la ciudad encontrará en la propia actividad portuaria un lugar oportunidad que le proporcionará recursos para su desarrollo.



Estibadores en el puerto
de Málaga, siglo XIX

http://www.malahistoria.com/malahistoria/vendeja_malaga.html

[consulta 18/04/2018]

“[...]Ha sido el mar, a través de estos pueblos navegantes, el que ha forjado un lugar plural y polivalente, donde coexisten diversas culturas, paisajes y ambientes de distintas épocas, constituyendo la esencia de su mediterraneidad y engrandeciendo el alma de esta ciudad portuaria.[...]”(Andrade Márquez 2011)

Esta condición cambia con la llegada de la revolución industrial a mediados del siglo XIX, cuando la evolución tecnológica del transporte marítimo, el aumento de actividad de los puertos y la transformación del carácter internacional de las relaciones comerciales, requieren una mutación de los espacios portuarios, cada vez más extensos y especializados, que provocarían la adaptación del tejido urbano adyacente y de su población

“[...] las ciudades han sido siempre construidas con la perspectiva de relacionarse con el mundo por fuera de ellas. Y las estructuras urbanas que crecen cerca del agua, desde el principio, buscan relaciones con otras realidades urbanas, privilegiando los contactos a través del mar o de los ríos, más que aventurarse en los territorios de la tierra firme, a sus espaldas.” (Reconstruction y Museum 1868)

Este crecimiento, en ocasiones descontrolado, de los espacios portuarios, unido a los citados avances tecnológicos, provocan que dicho crecimiento se materialice de manera inversamente proporcional al número de personas que desarrollan su actividad en estos puertos, lo cual provoca inmensas extensiones destinadas a almacenamiento, o de maniobra de maquinaria pesada, que están prácticamente desiertas de actividad humana.



Puerto de Hamburgo,
antes de la II Guerra
Mundial

[http://unlugar.org.mx/01-
ciudad-puerto-de-hamburgo/](http://unlugar.org.mx/01-ciudad-puerto-de-hamburgo/)
[consulta 01/05/2018]

2.-Obra del empresario estadounidense Malcom McLean, los conocidos contenedores metálicos para el transporte marítimo surgieron con la creación de vagones metálicos sin rodamientos adaptados a las dimensiones de un par de buques que Mclean adquirió tras la II Guerra Mundial. Estas “cajas metálicas” surtieron su efecto al comprobarse su gran funcionalidad en cuanto a que permitían transportar infinidad de mercancías economizando su maniobrabilidad. El primer contenedor media 35 pies de longitud, 8 pies de anchura y otros 8 de altura, y su primera utilización fue en 1956. A partir de entonces, han evolucionado de manera que en la actualidad han revolucionado el transporte marítimo existiendo una amplia variedad de contenedores especiales, aislantes, refrigerados, estancos,...

Este fenómeno, crea una percepción, que convierta las zonas portuarias, en barreras artificiales entre la ciudad y el mar. Vistas entre infinidad de contenedores metálicos², grandes grúas y demás maquinarias dispuestas en una enorme extensión que tergiversan la realidad natural del entorno de la ciudad.

Este nuevo contexto de relación, hace que el tejido urbano de la ciudad, quede desconexo del frente marítimo a excepción de determinados puntos que se transforman en zonas de especial interés, por funcionar como engranajes entre la ciudad y el mar, coincidiendo normalmente con enclaves que conservan elementos patrimoniales que antaño fueron iconos de relación.



Puerto de Dubái

<https://sectormarítimo.es/los-10-mayores-puertos-del-mundo-en-trafico-de-contenedores>

[consulta 01/05/2018]

Identidad, identidad urbana e identidad territorial

¿Qué entendemos por identidad?

El concepto de identidad, es un concepto subjetivo que admite escalas y contextos muy diversos, tales como la identidad personal, la identidad cultural, la identidad urbana o la identidad nacional entre otras, pero que en todas ellas se reconoce de forma implícita, constantes que en palabras de la Dra. de la Torre Molina, podemos definir como

“procesos que nos permiten suponer que una cosa, en un momento y contexto determinados, es ella misma y no otra (igualdad relativa consigo misma y diferencia- también relativa- con relación a otros significativos), que es posible su



"Los Raqueros"³

Portal Oficial de Turismo de
Cantabria

<https://www.turismodecantabria.com/descubre/zonas/7-santander>

[consulta 30/04/2018]

3.- “Los Rasqueros”, estatuas que hacen honor a unos personajes atípicos en la ciudad de Santander, descritos por primera vez por D. José María Pereda en el siglo XIX recuerdan a la figura de niños en una situación marginal que se lanzaban al mar a recoger monedas que transeúntes adinerados les arrojaban por diversión y que para estos menores representaba quizás su única oportunidad de conseguir dinero para comer. Su vocablo proviene de una pronunciación del término anglosajón “raquers” que significa ladrones de barcos.

identificación e incluso en categorías y que tiene una continuidad (también relativa) en el tiempo.” (De la Torre, 2001).

Así pues, hablar de identidad, asociada a un lugar, a una sociedad, a un pueblo o una ciudad, es hablar de su forma de vida, de sus valores patrimoniales, de sus tradiciones, sus costumbres y sus creencias, de su historia, sus raíces o su arraigo, de sus motivaciones y sus actitudes, así como otras muchas características que en su conjunto definen la esencia y el espíritu con los cuales se reconocen. Estos “signos” de identidad podemos decir que surgen a partir de

“(…) las relaciones que se establecen entre los miembros de una comunidad, en su desarrollo histórico, en un espacio dado, creando rasgos propios, representaciones sociales y significaciones comunes, con las que los miembros del grupo se identifican; surge así el sentimiento de mismidad, la conciencia de ser ellos y no otros, de distinguirse de los demás, de pertenecer a ese conglomerado humano, a ese lugar, a esa historia específica, con el compromiso que ello implica.” (Contreras, 2002).

Analizando estos términos más en profundidad, podemos distinguir lo que denominaremos como componentes dentro del concepto de identidad, por un lado diferenciamos el propio sentimiento de pertenencia por parte de los miembros de una comunidad a un lugar determinado, que parte de su propia autopercepción de las particularidades que hacen propio el lugar y que permiten su apropiación subjetiva, generando un sentimiento de orgullo y compromiso, y que se traducen en el surgir de sus costumbres y sus tradiciones, de sus creencias o su estilo de vida. Por otro lado, nos encontramos con el contexto que hace posible el



“Vínculos de Identidad
Urbana”.
Marcela Carvajal (2009)

establecimiento de estas relaciones sociales y culturales, contexto físico, cultural, socioeconómico o sensorial, como pueden ser la situación geográfica del lugar donde tengan lugar las estas relaciones, la arquitectura de sus edificios, el paisaje urbano y natural, o el olor a sal propio de ciudades costeras.

Como puede observarse el objeto de este trabajo, es el estudio del fenómeno de la identidad desde un punto de vista urbano o territorial, en la forma en que una ciudad se perfila como distinta a otra, así como la identidad individual implica la distinción entre dos individuos, por tanto, podemos decir que la identidad urbana o territorial, es la “razón de ser” de la ciudad, en cuanto a lo que es y lo que pretende ser.

“[...] El territorio aparece como un elemento constitutivo de la Identidad Local, es aquello donde la identidad individual ancla su lugar de expresión y fija sus límites. Por lo tanto, reconocer este territorio, implica que éste no sólo representa un espacio físico, sino también, que en él que se desarrollan prácticas de sociabilidad, en tanto es un lugar en el que habitan personas, posibilitándose el encuentro entre ellas. [...]” (Friedmann, 1999).

La ciudad en su conjunto presenta un contexto espacial, caracterizado con una elevada densidad de población, que gracias a su proximidad, favorece las interacciones dentro de ella, creando lazos entre sus diferentes miembros. Este hecho se contrapone a de las comunidades rurales donde existe una mayor dispersión entre sus habitantes y supone una mayor dificultad de agregación.



Pueblo pesquero
Torroella Ezequiel, 1962
Colección Carmen Thyssen-
Bornemisza

Estos lazos sociales, van creando a su vez, grupos urbanos de carácter heterogéneos dentro de la ciudad, que en su conjunto constituyen comunidades enlazadas que conforman la sociedad tal y como la conocemos. Como puede apreciarse, desde sus inicios, la sociedad a través de la constitución de sus primeros vínculos, fundamenta su identidad en el contexto espacial urbano donde se desarrolla, alcanzando posteriormente un sentimiento de pertenencia que alude a lo que puede entenderse como la identidad territorial.

“[...] la ciudad sería un espacio físico (y mental) que se incorporaría como clave identitaria, llegando, en algunos casos, a ser la justificación sustancial en la conformación de grupos. En estos, el papel de la Arquitectura y del Espacio Urbano adquiere una trascendencia primordial. [...] El sentimiento de pertenencia (algo más profundo que disponer de una prueba fehaciente de unión como puede ser un “carnet de socio”) o el desarraigo, son nociones teñidas de emotividad, con un alto componente espacial y fuertemente relacionadas con la configuración de nuestra identidad particular. Por esto, para caracterizar las agrupaciones urbanas (o territoriales) y poder afianzar los pasos en el resbaladizo mundo de las identidades, es conveniente partir de una aproximación inicial a los fundamentos de la noción de comunidad.” (Blasco Abad, J.A.)

Asimismo, los diferentes vínculos que se establecen con un determinado lugar, convirtiéndolo este, en un lugar identitario, en ocasiones está relacionado con el uso al que se destina dicho espacio, como sería la congregación de comerciantes entorno a una plaza mayor en cualquier pueblo. De igual modo, estas conexiones pueden tener un sentido arquitectónico, atendiendo por ejemplo a



"Where is my mind"
Constantini A. 2014
<http://www.area-visual.com/2014/12/andrea-costantini-fundador-de.html>
[consulta 30/04/2018]

barrios de trabajadores pesqueros donde su arquitectura popular confiere un carácter icónico que diferencia el tejido urbano de otros adyacentes y que supone un fuerte e inherente signo de identidad.

“Ser de un determinado municipio es algo que hermana a los miembros del mismo. Son las denominadas comunidades del gentilicio, asociaciones genéricas vinculadas a la palabra que reúne a todos bajo su denominación (madrileños, sevillanos, porteños, etc.).” (Blasco Abad, J.A.)

Dentro del ámbito de las ciudades marítimas, el mar supone un eslabón y nexo esencial que ha nutrido la identidad de numerosas comunidades en diferentes civilizaciones y culturas. A lo largo de la historia son innumerables los asentamientos a orillas del mar, con el fin de satisfacer necesidades básicas como la pesca, establecer relaciones comerciales o encaminados a actos militares, y que en su desarrollo han motivado que estas ciudades funcionen como nodos de articulación entre distintas sociedades, generando una acumulación de manifestaciones culturales, que en su momento crearon un cúmulo de evidencias tanto materiales como inmateriales que establecieron una fuerte identidad en estas ciudades. Esta singularidad, supuso una

“[...] fuente de inspiración para la creatividad de arquitectos, escritores, músicos, cineastas, artistas plásticos, diseñadores, etc. Éstos han sido capaces de producir un enorme muestrario de creaciones culturales que, en conjunto y por sí mismo, conforma un potente imaginario colectivo que construye, agranda y multiplica el alma de la ciudad portuaria. [...]” (Ruiz Manso. J.R)



París tras el plan de
reforma de Haaussmann
(1850-1870)

Ivan Piechowski, 2012
"Ciudad-control: El enemigo en
todas partes"
<http://www.pliegosuelto.com/?p=2807>
[consulta 02/05/2018]

Con la llegada de la revolución Industrial y posteriormente los fenómenos de globalización, la ciudad experimenta un aumento desmesurado de población desde las zonas limítrofes rurales, y la llegada de gran cantidad de inmigrantes lo que conllevará a un crecimiento espacial tanto a escala ciudad como a escala de barrios en cuanto a la anchura de calles, plazas... incidiendo en gran medida al distanciamiento físico y desconocimiento de miembros de una misma comunidad. En este contexto, las ciudades evolucionadas desde asentamientos comunales, desarrollados desde la integración, se ven abocadas a la segregación en partes irreconocibles.

La consecuencia directa de este fenómeno en el espacio urbano, fue especialmente relevante, debido a que las relaciones sociales entre individuos empezaron a desaparecer, menoscabando el aprendizaje ciudadano y por otro lado se hizo perceptible una sensación de inseguridad entre individuos que conllevaría la sectorización y protección de los espacios. En el ámbito comercial, la proliferación de los intercambios internacionales, provocaron un crecimiento superficial desmesurado en los puertos de las ciudades, constituyéndose estos, como entes propios, sectorizados y protegidos dentro de la trama urbana. Estos “*nuevos*” espacios portuarios, materializados en importantes extensiones de almacenamiento, afectarán gravemente a la identidad territorial y el sentimiento de pertenencia, de una gran parte de la población cercana a los puertos.



Imagen del puerto
gaditano con las obras
de la nueva terminal de
contenedores al fondo.

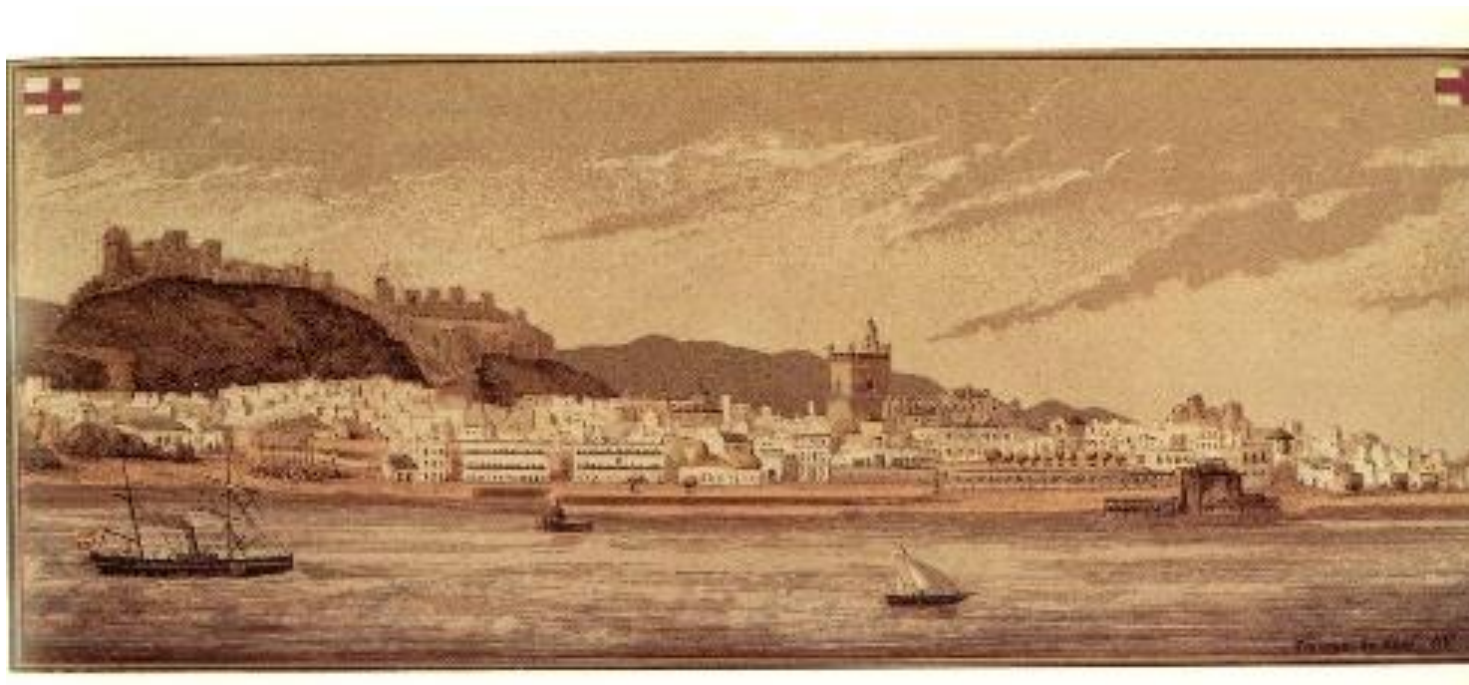
Diario de Cádiz, Diciembre 2017
[http://www.diariodecadiz.es/cadiz/APB
C-adjudica-CONCASA-terminal-
contenedores_0_1201380453.html](http://www.diariodecadiz.es/cadiz/APB-C-adjudica-CONCASA-terminal-contenedores_0_1201380453.html)

[consulta 06/05/2018]

Representación, memoria y cotidianeidad

Desde la antigüedad, la representación de las “fachadas marítimas”, ha cautivado a multitud de artistas, motivados por diferentes aspectos, como el afán por la navegación, distintos avatares comerciales y de oficios tradicionales o impregnados del microcosmos que se daba lugar en los puertos fruto de la intensa actividad que en ellos se desarrollaba, constituyendo entornos de relación, de idas y venidas, de éxito y frustración y en definitiva de gran fascinación entre viajeros, ciudadanos, comerciantes o soberanos.

Es importante destacar, que el motor de desarrollo que surtió a cada puerto es distinto en cada caso, es decir, no existe un modelo



Vista de Almería desde
el mar
Grabado de Navarro de Vera 1870

único, sino que su formación responde a un lugar y tiempo determinado dentro de un contexto político y cultural determinado. No obstante, estos “modelos portuarios” tienen en común una gran cantidad de características debido fundamentalmente a su enclave geográfico.

Estas particularidades en los entornos portuarios, representados en multitud de ocasiones tanto en el mundo literario, pictórico, de la música o el cine, constituyen un conjunto de elementos que construyen su “memoria urbana”, entendida como la asociación de imágenes, costumbres, relatos y demás acontecimientos trascendentes desde un punto de vista cultural que otorgan significación al espacio público como lugar relevante para su identidad urbana y territorial.

En este contexto, toda esta asociación de medios de expresión plasmados en el transcurso del tiempo, juegan un papel fundamental en la recuperación de esta memoria colectiva⁴, que debido a los numerosos procesos de cambio y transformación sufridos, en la mayoría de los puertos, se está perdiendo.

4.- La memoria colectiva se define como la capacidad humana de recordar acontecimientos desde una dimensión tanto individual como colectiva. Esta doble función, forman parte del legado de una comunidad. Esta expresión está íntimamente vinculada a fenómenos asociados a la opinión pública, y al marco social de la memoria compartida. El término se utilizó por primera vez por el filósofo francés Maurice Halbwachs.

“Muchos espacios urbanos en nuestras ciudades han perdido las “huellas” de los sucesos que fueron relevantes social y políticamente [...] Consecuentemente una tarea importante para el Diseño Urbano contemporáneo es el rescatar memorias urbanas trascendentales para generar aquellas nuevas asociaciones de identidad a partir de otros signos y de otras configuraciones.”(Fox Timmling 2012)

Atendiendo a los elementos de la imagen urbana en las zonas costeras, que conforman la memoria colectiva del lugar, estos, asumen una significación expresiva y cultural que suponen un



Almadraba en Cerdeña

Maurizio Cristofolini

Mayo, 2015

<https://elhedonista.es/hallazgos/escapadas/la-almadraba-en-cerdena-51907/>
[consulta 06/05/2018]

referente social reconocido y aceptado como representativo de su identidad, elementos como su organización espacial, sus formas arquitectónicas, los usos del espacio o las actividades y el transporte que han tenido lugar.

“Para el ciudadano común y corriente, es sumamente importante poder descifrar, vale decir, hacer una descodificación, por simple que sea, de los significados asociados a los diferentes “medios expresivos” colocados en los espacios urbanos principales de una ciudad. [...] Todos estos signos deben ser capaces de desbordar los límites de nuestra propia subjetividad para construir significados intersubjetivos, reconocidos y aceptados como representativos de una nueva cultura urbana que busca proveer valores y signos de identidad ciudadana, socialmente aceptados como tales. Se trata entonces de proporcionar nuevas intersubjetividades culturales a partir de una nueva manera de ver y de entender los signos, las formas y las actividades urbanas en un espacio urbano en particular.”(Fox Timmling 2012)

No hay duda en que el alto valor que ofrecen las ciudades portuarias en cuanto a su impronta visual, ha permitido la gran cantidad de creaciones artísticas e iconográficas que nos han llegado hasta nuestros días, que como hemos visto anteriormente, en su conjunto, constituyen una pieza fundamental en la memoria del lugar y por ende construyen algunos aspectos esenciales en la identidad de ciudades y sus habitantes. En este sentido, debemos tener en cuenta el carácter claramente subjetivo que interviene en las diferentes representaciones iconográficas de estas ciudades. Las sensaciones que percibe un espectador a la hora de recrear una imagen de un lugar, supone la;



Memoria colectiva en
tiempos de genocidio:
galería de imágenes

*José Luis Landet, Ester
Nazarian, Pedro Roth, Mariela
Yeregui, Enrique Ježik e Irene
Serra, Laura Pomerantz,
Noviembre 2017
[http://leedor.com/2017/11/16/
memoria-colectiva-en-
tiempos-de-genocidio-
galeria-de-imagenes/
\[consulta 06/05/2018\]](http://leedor.com/2017/11/16/memoria-colectiva-en-tiempos-de-genocidio-galeria-de-imagenes/)*

“[...] construcción mental, elaborada por el espectador a través de las sensaciones y percepciones producidas con la contemplación de un lugar. [...] al materializar diferentes modos de reaccionar ante un espacio y de ahí, que puedan concebirse como paisajes urbanos. En este sentido, aunque algunos autores han trazado una línea evolutiva en la representación de la ciudad, cada imagen debe ser analizada de manera singular, como un testimonio único, íntimamente ligado a su contexto social, cultural y político. Con todo, tras el repertorio de imágenes que la Historia nos ha legado sobre nuestros puertos, se esconde la mirada de su creador, intérprete, lector y transmisor de sentimientos, percepciones y concepciones que convierten a la ciudad un paisaje, capaz de despertar múltiples afectos y sentimientos.”(Fernández Martínez 2015)

En consecuencia, un nuevo enfoque de determinados elementos visuales representativos de la ciudad, pueden conllevar la reinterpretación de la imagen urbana que percibimos,

“En estas nuevas realidades culturales intersubjetivas es posible entonces reencontrarse con aquellas memorias urbanas capaces de transformar lo que habíamos tomado como “común y corriente” en algo culturalmente “extraordinario”. La relevancia de una imagen urbana intersubjetiva. [...] Hay espacios urbanos históricos en nuestras ciudades en los cuales es posible transformar lo “común y corriente” en algo extraordinario y culturalmente relevante. Esto quiere decir pasar de lo micro a lo macro, de lo subjetivo a lo objetivo, de lo rutinario a lo espacial, de lo provisorio y aleatorio a lo culturalmente significativo y socialmente representativo. En definitiva se trata pasar de lo “ordinario a lo extraordinario”



Escultura del Atún Rojo
en Conil de la Frontera⁵
Manolo Bermúdez Trabol
Patronato de turismo de la
provincia de Cádiz
<http://www.cadizturismo.com/>
[consulta 06/05/2018]

5.- La estatua del atún rojo de Conil, es un referente al antiguo sustento de la ciudad basado en la pesca de la almadraba, que forma parte de la identidad y de la memoria colectiva de la ciudad. La Almadraba es un arte de pesca para la captura del atún, empleado en Marruecos, Italia, Portugal y España desde épocas remotas que consiste en la extensión de una red entre diversos barcos a cierta distancia que donde quedan atrapados los peces que posteriormente serán seleccionados y subida a los barcos de forma manual mediante la ayuda de arpones.

” por medio de nuevas formas y actividades que pudieran surgir de nuevas accesibilidades y nuevos programas de usos del suelo urbano. Todo en la perspectiva de rescatar “memorias urbanas” trascendentales capaces de integrar culturalmente a una sociedad.”(Fox Timmling 2012)

Los procesos que permiten a cada persona tomar como propia una determinada imagen urbana, constituye un proceso único, singular e irrepetible, de manera que en cada caso la evocación a la memoria colectiva del lugar se realiza de modo distinto, aunque siendo necesaria dicha disparidad en la formación de un nuevo contexto cultural donde se construya su identidad social.

“[...] Claramente la vivencia y la imagen de un espacio urbano en particular posibilita el rescate de aquellas memorias urbanas que son fundamentales para desencadenar nuevos procesos de identidad cultural y de pertenencia social en la ciudad.”

“Un objetivo principal del diseño urbano contemporáneo es entonces lograr transformar un espacio urbano percibido como “común y corriente” en un medio altamente expresivo para que trascienda en la imagen urbana como un entorno culturalmente “extraordinario”, el cual debería proporcionarnos memorias urbanas para desencadenar importantes procesos de identidad cultural, en especial aquellos relacionados con valores propicios para mejorar la convivencia social urbana.”(Fox Timmling 2012)



Paseo marítimo y
jardines de Elduayen⁶

*Intervención para la
ordenación del frente
marítimo de Vigo*

*Guillermo Vázquez
Consuegra, 1995*

6.- Los Jardines de Elduayen, diseñados por el Arquitecto sevillano Guillermo Vázquez Consuegra, dentro de su proyecto “Abrir Vigo al mar”, constituyen un ejercicio de liberación de tráfico rodado y aparcamientos de la fachada marítima de la ciudad de Vigo. Sus pérgolas aspiran a ser cubiertas por un entramado de buganvillas, antiguos arboles de la zona con objeto de dar respuesta a su memoria colectiva.

Efectos de la globalización entorno a la identidad de las ciudades marítimas

El fenómeno conocido como globalización, podemos entenderlo como un proceso a nivel mundial mediante el cual se persigue un acercamiento entre distintos países hacia una única realidad socio-económica, y con ello una vinculación política, económica o cultural entre los distintos países. Esta tendencia de “sociedad común”, se origina basado fundamentalmente en los avances tecnológicos tanto en telecomunicaciones como en medios de transporte, la liberalización comercial más allá de fronteras nacionales, ideológicas o políticas materializado en un aumento desorbitado de la actividad comercial internacional, la estandarización a nivel



El internacionalismo liberal

Simon Lester 2015

<https://www.elcato.org/el-internacionalismo-liberal>

[consulta 07/05/2018]

mundial de los diferentes medios técnicos y el un gran aumento del flujo de capitales.

En cuanto al desarrollo de los medios de transporte, se da la circunstancia de que el acceso a un medio de transporte marítimo eficaz, supone un aspecto primordial en el desarrollo económico de cualquier país, lo que puede entenderse como que un gran potenciador del proceso de globalización constituye el control de costes en el transporte marítimo internacional.

En este nuevo contexto de relación internacional, la mayoría de los puertos, han adquirido especial relevancia al formalizarse como nodos de articulación en las distintas redes de distribución, adaptando sus características en función de las modificaciones que cada país va estableciendo en su régimen normativo, con objeto de lograr una mayor competitividad e integración.

Este nuevo escenario ha favorecido la creación de una geografía de centralidad en la actividad portuaria, que conecta los nodos de mayor auge comercial, entre los distintos países desarrollados. Por otro lado, se da la circunstancia del enfrentamiento logístico a escala diferentes, lo que quiere decir que, en un mismo puerto, entran en conflicto la gestión comercial a nivel global de las grandes navieras y entidades logísticas, con una gestión a escala local que empiezan a dejar de poder competir por mucho que participen de la organización de los puertos.

“En ambos ámbitos, el global y el local, la Ciudad Puerto como territorio estratégico participa de una nueva arquitectura organizacional de la actividad portuaria, la cual es producto de los re escalamientos, tanto en la escala supranacional como en la subnacional, y por ello se enfrenta en cada una de estas



Puerto de Callao, Perú

César Reaño Reaño

http://www.voltairenet.org/IMG/jpg/Callao_Puerto_Principal.jpg

[consulta 06/05/2018]

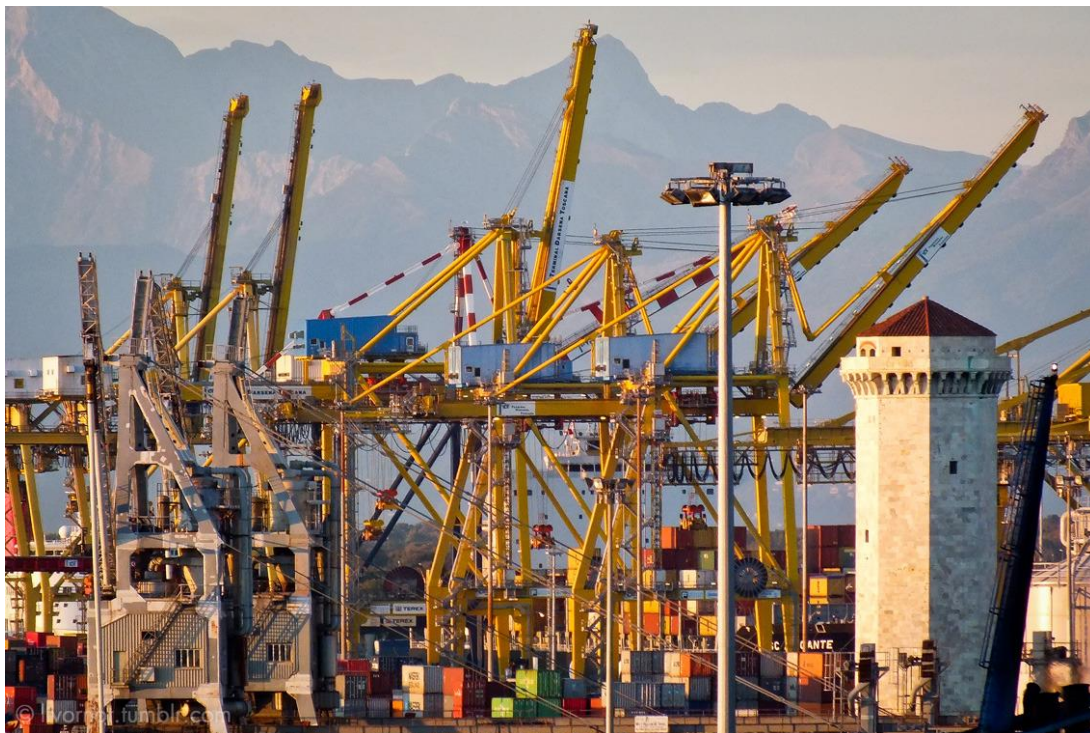
escalas a procesos de exclusión como consecuencia de la pugna por constituirse en un nodo de articulación del comercio mundial y en la geografía global.”(José Granda 2005)

Los procesos de globalización, llevan asociados una fragmentación y diversificación en sus distintas fases que conllevan una optimización de su potencial. Esta diversificación, deslocaliza cada una de las etapas que constituyen el proceso otorgando a cada una de ellas las características más propicias para su desarrollo. En cuanto a los puertos, teniendo en cuenta su carácter estratégico dentro del transporte marítimo, juega un papel esencial dentro de la fragmentación de etapas al posicionarse dentro del sistema como un nodo de articulación espacial, relativo a las distintas actividades económicas.

“El poder económico de una ciudad global está en directa relación con la productividad de la región en la cual se articula” y, “cuanto más productivo es su espacio de articulación, mayor será su poder económico” (Friedmann 1997)

Pero tan significativo es formar parte del proceso de globalización, como son las secuelas que genera. Tanto en el caso de los puertos como en otros hitos dentro de las redes de conexión, los lugares donde se integran, ven alteradas su morfología, su entorno social, así como su carácter identitario.

“De este proceso, surgen nuevas formas sociales y procesos espaciales en el territorio, que van desde la virtualización espacial de un número creciente de actividades económicas, la reconfiguración de la geografía del ambiente construido para



“La Torre del Marzocco
parece sucumbir entre
grúas”

LIVorNOT

Andrea Dani, Livorno 2011

<http://livornot.tumblr.com/page/112>

[consulta 06/05/2018]

la actividad económica hasta una nueva etapa de concentración territorial (Sassen 1991)

La afirmación de que la globalización es igual a progreso, lleva aparejado una serie de costes sociales, y pérdida de identidades locales propiciados por la voracidad de los procesos industriales. Estos costos sociales, culturales o identitarios son percibidos de forma colectiva. La proliferación económica conlleva tras de sí un distanciamiento aún más acusado de clases sociales, creación de edificios pantalla que esconden tras de sí barriadas de precariedad, un aumento de la especulación o de la explotación laboral en clases bajas e inmigrantes. La pobreza decimonónica reflejada en el siglo XXI.

“Ciudades muy ricas, que crecen, que exhiben sus triunfos internacionalmente son, a veces, las que más disfunciones sociales concentran. [...] la diferenciación entre aquello que consiguen los individuos emprendedores, capaces de acumular, crecer y progresar, y las colectividades, incapaces de atenuar la marginalidad social.”(Vilagrás Ibarz 1995)

Otro importante precio a pagar, es la pérdida de la identidad local. La estandarización de los procesos, la unificación de medios o el afán por reproducir las mismas condiciones de vida entre los distintos nodos dentro de la red globalizada, provoca la extinción de tradiciones y costumbres enraizadas en ciertos lugares y poblaciones.

“Otra pérdida de la identidad local se está perpetrando a partir de la comercialización folk y de la banalización del patrimonio. [...] La ciudad monumento se ha convertido en un parque temático y, como tal, en un producto hiperreal, que ofrece más



Venecia.

Terminal de Cruceros⁷

Durant Imboden

<http://trayectorio.com/venecia-terminal-de-cruceros-puerto-de-venecia/>

[consulta 06/05/2018]

7.- La ciudad de Venecia y la industria de los grandes cruceros de pasajeros viven una relación tensa desde hace años. Se presenta el problema de definir hasta dónde le interesa a la Serenissima los ingresos que dejan estos viajeros de lujo. ¿Compensa el daño posible que el movimiento de estos grandes barcos por la Laguna puede causar al propio patrimonio que es el mayor producto turístico de la ciudad? En este momento los grandes barcos atracan en la Isla del Tronchetto para lo cual deben entrar en la laguna y atravesar el Gran Canal lo que provoca imágenes como la que se expone desde la Plaza de San Marcos (Rodríguez M.V. 2016, “*El conflicto de Venecia y los Cruceros*”)

que la realidad, que inventa la realidad y la hace digerible a las masas.”(Vilagrassa Ibarz 1995)

En conclusión, es necesario prever, programar y planificar las acciones e iniciativas que suponen un avance en el desarrollo de las ciudades, pero que como hemos visto, suponen unos costes sociales y de identidad que es necesario combatir. Integrando de alguna forma estrategias que permitan integrar a la sociedad en sus diferentes clases y escalas dentro de los procesos, de manera que estos respeten sus características de índole local se lograría alcanzar de forma óptima las ventajas de la concentración en las ciudades.



World Trade Center, un complejo empresarial con oficinas, comercios y hotel situado junto al puerto de Barcelona

https://www.portvellbcn.cat/en/live_port_vell/points_of_interest/detail/world_trade_center_barcelona_i14418

[consulta 07/05/2018]

CAPITULO II La relación Puerto-Ciudad

Una transformación permanente.

Los puertos, como se ha expuesto hasta ahora, han constituido un elemento esencial en el desarrollo de las ciudades, puesto que han sido una base material de sustento de gran parte de las actividades comerciales que dieron origen a este tipo de ciudades.

Históricamente los puertos formaron infraestructuras “vivas” que han evolucionado en función de las necesidades que han experimentado las ciudades que los albergaban, al tiempo que se han ido integrando en una red, que responde a una relación de conjunto con otras ciudades portuarias, constituyendo un vínculo entre la ciudad a la que pertenece y elementos externos que le requieren una adaptación y transformación constante.



Puerto de San Antonio
Chile, principios del s. XX
<http://www.ellitoraldelacultura.cl/sanantonio100anos.htm>
[consulta 10/06/2018]

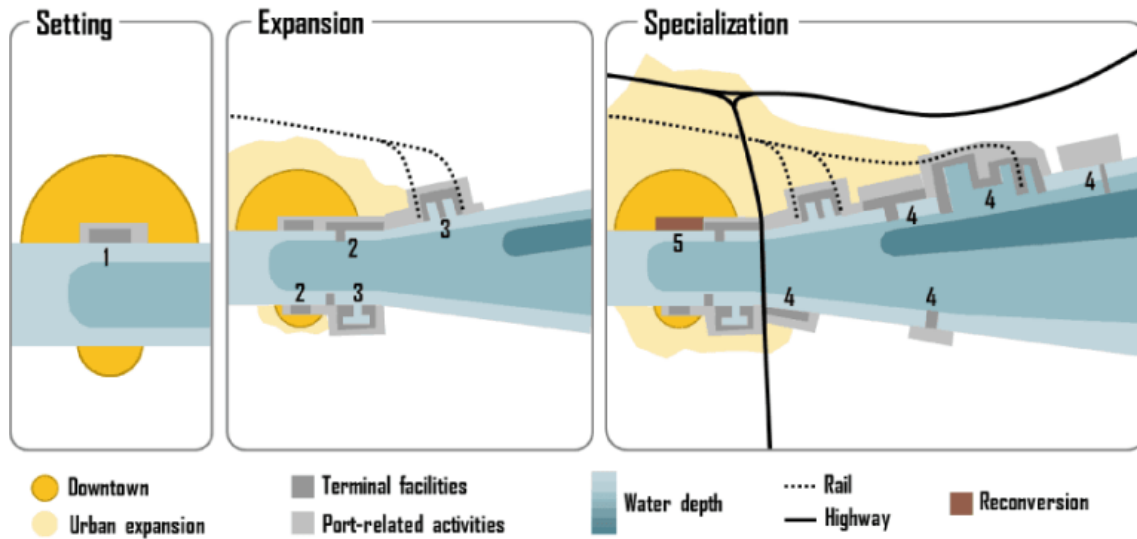
Esta pluralidad escalar a la que han estado sometidos los puertos, requiere de una coordinación precisa entre el propio desarrollo de las infraestructuras portuarias, la evolución local de la ciudad que los ampara, así como del desarrollo tecnológico y la capacidad de respuesta que se le requiere por fuerzas exteriores. Todo ello hace difícil una relación de armonía Puerto – Ciudad.

“El mar no era únicamente la base para construir una red entre ciudades, sino también era la base para las redes de las cuales estaba formada la ciudad misma” (Han Meyer, 1999)

La relación entre las ciudades y los puertos ha sido sobradamente estudiada y teorizada, entre sus más importantes referentes, tenemos los planteamientos establecidos por James Bird en 1963, denominado “The anyport model” que describe las transformaciones sufridas por las infraestructuras portuarias y su adaptación a lo largo del tiempo, basadas en la experiencia de modelos ingleses a partir de los cuales Bird, establece tres etapas diferenciadas.

1.- Establecimiento (“Setting”). El enclave inicial del puerto depende estrechamente de las condiciones geográficas y coincide con el centro urbano, las actividades desarrolladas pertenecen al sector primario en cuanto que fundamentalmente están relacionadas con infraestructuras pesqueras y de ámbito comercial. El puerto supone principalmente un umbral entre el mar y el ámbito terrestre.

2.- Expansión (“Expansion”). La revolución industrial y un aumento notorio del comercio marítimo repercuten en una








The Evolution of a Port
(The Anyport Model)

James Bird (1963)

https://transportgeography.org/?page_id=3388 [consulta 10/06/2018]

expansión de las infraestructuras portuarias, materializadas mediante la ampliación de las mismas, para poder dar respuesta a una mayor estiba y desestiba, mayor superficie de almacenamiento, desarrollo de nuevos diques y dársenas de mayor calado que permitan en atraque de nuevos buques ya que estos de igual forma han experimentado un aumento en sus dimensiones, y fundamentalmente como elemento diferenciador, la integración del ferrocarril que supone un importante eslabón en cuanto a la expansión territorial de los puertos debido a que constituye un elemento de continuidad en las comunicaciones con el interior del territorio (“hinterland”). Cabe destacar en esta etapa la importancia que de forma paralela se crea entorno a las vías ferroviarias, en cuanto a que paradójicamente una pieza creada en virtud de una mayor accesibilidad de los puertos se formaliza en un contexto local como una frontera industrial entre el puerto y la ciudad que lo ampara.

3.- Especialización / Consolidación (“Specialization”). Esta última etapa, supone un aumento excepcional de la capacidad de maniobra de los puertos y una especialización en las actividades industriales. Requiere de una superficie “ganada” al mar para un mejor acceso desde el mar, la construcción de nuevos pantanales, mayores calados y una red de transportes intermodales más afianzada. Todo ello implica que estas nuevas actividades por su demanda, se desplacen fuera de los recintos portuarios originales, provocando que los puertos adyacentes al centro se vuelvan obsoletos, convirtiéndose en espacios residuales, por no tener capacidad de respuesta a estas nuevas demandas. No obstante, conllevan la creación de nuevas áreas de oportunidad en cuanto a futuras labores de integración en este nuevo prisma de relación.

STAGE	SYMBOL	PERIOD	CHARACTERISTIC
I. Primitive port / city		Ancient / Mediaval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port
II. Expanding port / city		19th early - 20th century	Rapid commercial / industrial growth forces port to develop city confines, with linear quays and break-bulk industries
III. Modern Industrial port / city		mid 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of cotainers / ro-ro require separation / space
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas
V. Redevelopment of the waterfront		1970 s - 1990 s	Largescale modern port consume larges areas of land / water space; urban renewal of original core.
	○ City ● Port		

Etapas en las interacciones
entre puerto y ciudad

Hoyle 1981

*Las ruinas del mar: rescate y
rehabilitación de los paisajes
industriales portuarios*

Henar Turrado Fernández

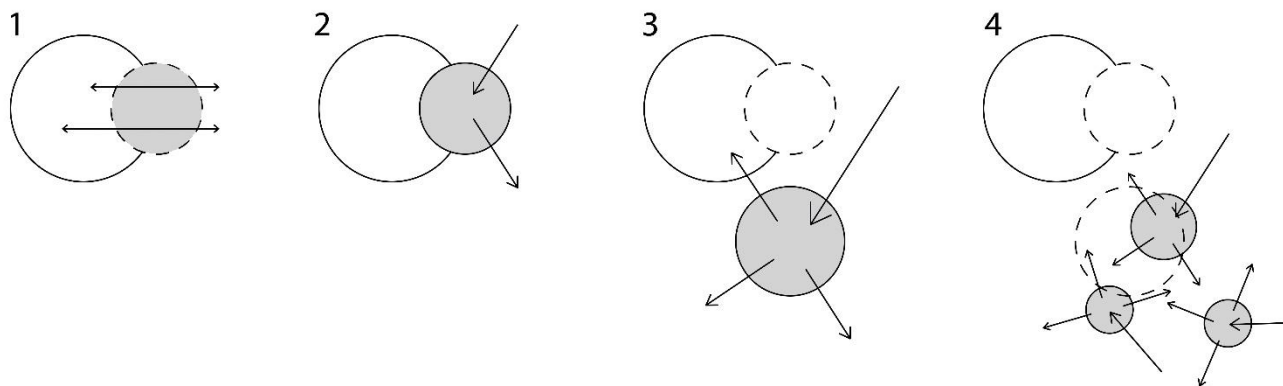
8.- Geógrafo de Transporte, se graduó en la Universidad de Southampton, UK. Autor/editor de diversos libros y artículos sobre sistemas de puertos marítimos e interrelaciones entre ciudad-puerto. Entre sus obras más destacadas se encuentran "The new waterfront: principles, perceptions and practice in the UK and Canada" o artículos detallados sobre la revitalización del waterfront en ciudades-puerto del Este de África. (Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades)

Por otro lado, Brian Hoyle⁸, (1981), realiza un estudio aún más completo y detallado si cabe, sobre el desarrollo de los puertos y su relación con la ciudad, caracterizado por la creación de una frontera temporal a partir de la cual los procesos de industrialización que surgen en un determinado momento rompen la dinámica de la ciudad-puerto como un ente indisoluble distanciando las actividades portuarias de la dinámica de la ciudad. Hoyle establece cinco etapas de desarrollo:

1.- Puerto primitivo ("Primitive port city"). Coincidiendo con la primera etapa definida por Bird, corresponde a un periodo de subordinación entre la ciudad y su puerto, debido a la total dependencia funcional, así como un consorcio colaborativo.

2.- Expansión ("Expanding port city"). Coincidente con la revolución industrial y con ello la llegada del ferrocarril y el aumento notable de las actividades comerciales internacionales, provoca un crecimiento en los puertos que traspasa sus fronteras originales creando enclaves portuarios de importante superficie, pero en consonancia con las ciudades a las que pertenecen.

3.- Puerto Industrial ("Modern industrial port city"). El aumento descontrolado de la actividad comercial, unido a los avances tecnológicos y la aparición de los contenedores como pieza fundamental de estandarización en las relaciones comerciales, provocan la separación de los puertos respecto de las ciudades, ubicándose estos como entes propios con una mayor superficie, esta vez de cara al mar para facilitar su acceso marítimo.



Reinterpretación de "The
Long Wave Theory" Han
Meyer

UN (DES) ENCUESTRO:
BARCELONA BUSCA SU PUERTO
Ana María Piedra
Universidad Politécnica de Cataluña

4.- Desvinculación (“Retreat from the waterfront”). La consolidación de las nuevas actividades en cuanto a su trascendencia internacional y a una escala mundial, provoca un desarrollo de la industria y las actividades portuarias en un ámbito independiente territorialmente de la ciudad a la que pertenecen, relegando a estas, en ocasiones, a un segundo plano debido a su inexistente relación.

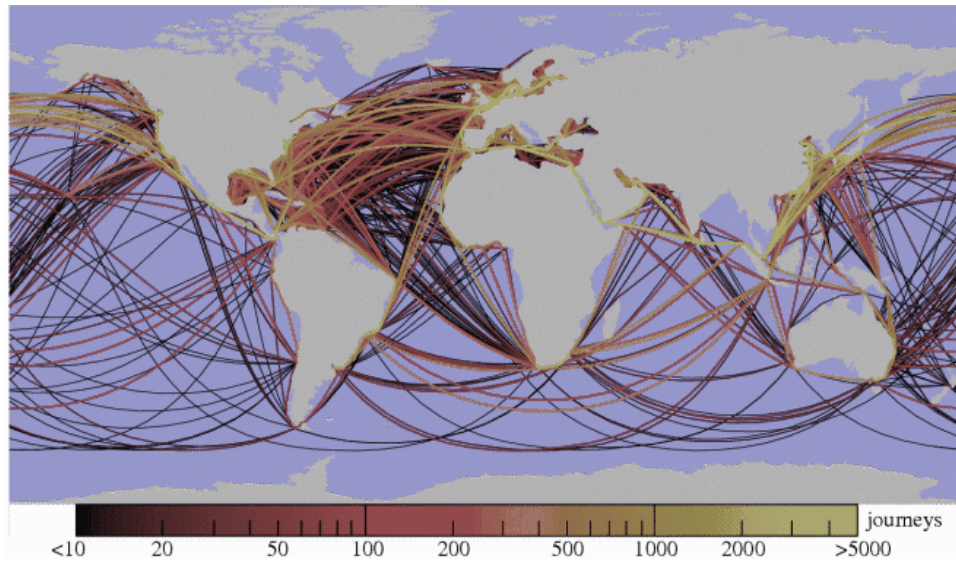
5.- Recuperación (“Redevelopment of the waterfront”). A la vista de los procesos de disociación entre la ciudad y su puerto debido a los fenómenos de globalización experimentados, se establece en esta etapa una estrategia de recuperación de las zonas portuarias que han quedado obsoletas, correspondientes en su mayor parte al tejido portuario original con objeto que permitir de alguna manera un eslabón de integración entre la ciudad y el puerto.

Por último, detallamos a continuación las teorías enunciadas por Han Meyer⁹, que al igual que los referentes anteriores postula una serie de etapas en el desarrollo de los puertos:

9.- Han Meyer se graduó como diseñador urbano de la Universidad Tecnológica de Delft y posteriormente trabajó en el Departamento de Planificación Física y Renovación Urbana en Rotterdam durante diez años. Profesor en la Universidad Tecnológica de Delft desde 1990, obtuvo su doctorado con la tesis De stad en de haven (City and Port) en 1997.

1.- Origen del Puerto. Dependencia física y funcional entre puerto y ciudad, los espacios portuarios se constituyen como espacios públicos. Las tareas de carga y descarga de las mercancías de llevan a cabo en el puerto y se trasladan a la ciudad donde tiene lugar las actividades comerciales y el almacenamiento

2.- Nexo de unión. Los puertos pasan a formar parte de una red comercial donde se establecen como nexos de unión del sistema de transportes. Las actividades comerciales se formalizan a nivel internacional y la aparición del ferrocarril



Esquema de rutas
marítimas fruto de la
globalización

<http://rutamaritimapanama.blogspot.com/2015/10/en-que-consiste-el-transporte-maritimo.html>

[consulta 10/06/2018]

sitúa a los puertos como conexiones intermedias en el desarrollo comercial. El puerto se desvincula espacialmente de la ciudad y se instituye como ente independiente.

3.- Internacionalidad. Los puertos aumentan notoriamente y se afincan como grandes complejos industriales separados de la ciudad, donde la relación con esta prácticamente se pierde por su escala.

4.- Globalización. Los beneficios económicos del tráfico marítimo internacional como elemento esencial dentro del desarrollo comercial internacional consolida a los puertos como vínculos fundamentales dentro de la red global de distribución a nivel mundial.¹⁰

10.- La expansión del movimiento de mercancías para satisfacer las necesidades de un mundo globalizado no es gratuita. En particular, hay una serie de impactos energéticos y ambientales asociados con el movimiento de bienes. Según la EPA de los Estados Unidos, el transporte marítimo representa en conjunto más del 25% de las emisiones de CO₂ de los Estados Unidos, aproximadamente el 50% de las emisiones de NO_x. En Europa generan más del 30% de las emisiones de CO₂ del sector del transporte. (*Impactos de la globalización en el transporte marítimo internacional*", Movimiento y Aprovisionamiento de Mercancías S.L.)

Estas teorías expuestas por autores de relevancia internacional, como puede observarse, coinciden en su base fundamental en las estrategias de crecimiento experimentadas por los puertos y como en todos los casos, estos fijan una posición primordial dentro de la red de globalización que en el capítulo anterior se ha definido en cuanto a sus efectos de cara a la identidad portuaria de las ciudades.



Obras de Ampliación del
puerto de Callao

<https://www.ersigroup.com/es/obras/ampliacion-puerto-del-callao>

[consulta 10/06/2018]

Consecuencias actuales en este marco de relación

“Las nuevas condiciones infraestructurales que impone el desarrollo de tráfico marítimo hacen crecer los puertos hacia amplios espacios menos urbanizados dejando los muelles y superficies de mayor contacto con la ciudad histórica subutilizados y, en cualquier caso, con mayores posibilidades de contribuir al desarrollo socio-económico global de la sociedad si se proyecta su rehabilitación urbanística si continúa su marginación o lento abandono. En estos espacios se mantienen edificios y elementos que forman parte del patrimonio histórico. Los desarrollos portuarios así inducidos van a forzar gradualmente una separación cada vez mayor de su actividad respecto a las áreas urbanas contiguas generando,



Instalaciones abandonadas
de una fábrica
manufacturera en el puerto
de Rotterdam

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Graansilo_Maashaven_\(Rotterdam\)_DSCF4132.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Graansilo_Maashaven_(Rotterdam)_DSCF4132.jpg)

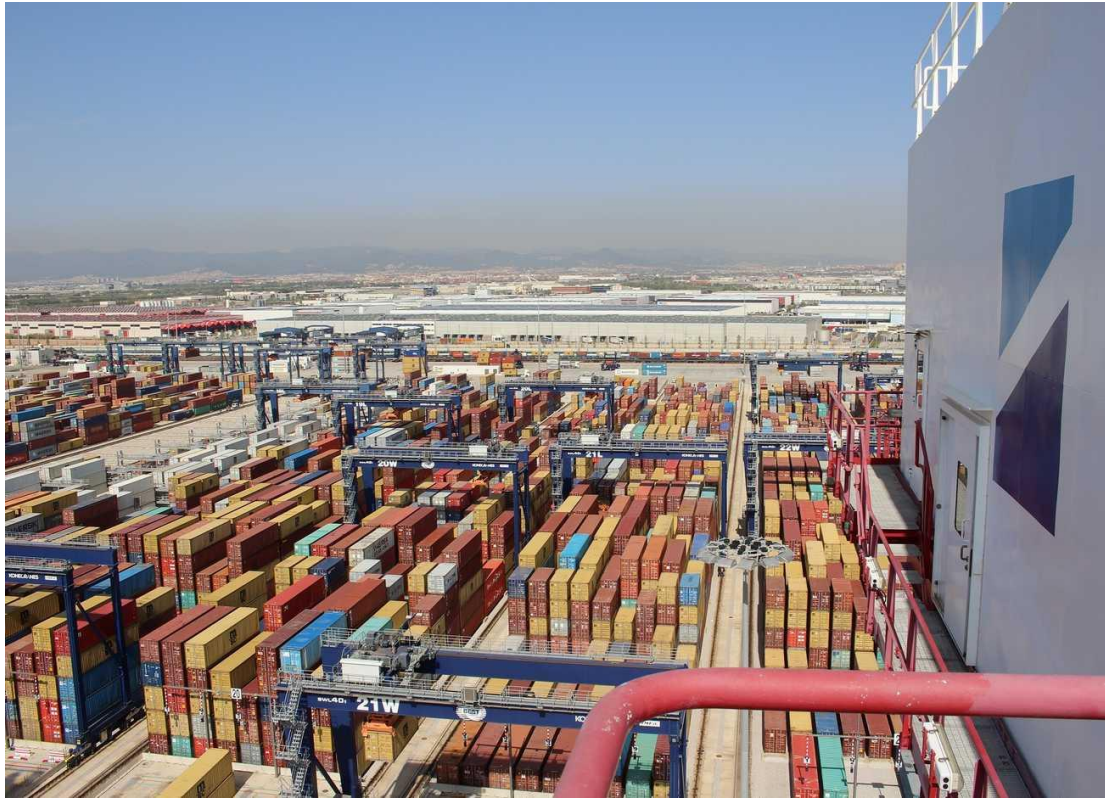
[consulta 14/06/2018]

por su inadaptación, una serie de espacios infrautilizados u obsoletos.”(López Amil 2004)

La obsolescencia de estos espacios portuarios, se materializan como zonas fronterizas, que denotan una situación de abandono y que marcan un claro distanciamiento entre el puerto y la ciudad. Por otro lado, las instalaciones industriales de empresas manufactureras dependientes de los propios puertos, ante este nuevo paradigma de relación, se ven abocadas a su reconversión y con ello a su traslado a la periferia de las ciudades, motivadas por inconvenientes estructurales en cuanto a los modos de trabajo o su escala logística entre otros. Esto provoca la aparición de infraestructuras en desuso, inconexas y aisladas como antiguos silos de almacenamiento y otros edificios industriales que formarán parte de esta citada franja de separación entre puerto y ciudad.

Partiendo de este contexto, surgen dos consecuencias directas, por un lado, los espacios de obsolescencia, se brindan como áreas de oportunidad que constituyen un claro elemento de intervención para conseguir una nueva integración entre el puerto y la ciudad. Como se verá más adelante, estos sectores serán motivo de múltiples enfoques en función de las particularidades que presenten, que en la mayoría de las ciudades portuarias, acaparan gran interés por su cercanía a los centros históricos y que como denominador común supondrán un importante avance en un nuevo contexto de relación.

Por otro lado, el traslado de las antiguas industrias manufactureras y el avance tecnológico y de adecuación de estas a los nuevos tiempos, han dado lugar a los denominados “Puertos secos” (Inland Clearance Depots or Dry Ports) que La Conferencia



Instalaciones del “puerto seco” de Coslada, Madrid

ALIMARKET LOGÍSTICA 2016

<https://www.alimarket.es/logistica/noticia/204291/puerto-seco-de-madrid-crece-un-7-5-en-2015>

[consulta 14/06/2018]

de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo define específicamente como:

"Es una instalación no costera de uso público, distinta de un Puerto y de un Aeropuerto, aprobada por un organismo competente, equipada con instalaciones fijas y ofreciendo servicios para manipular y almacenar temporalmente cualquier clase de mercancías incluyendo contenedores - que sea considerada como "en Tránsito" para efectos de aduanas, por cualquier modo de transporte de superficie no costero, y que tiene además la capacidad de efectuar controles aduaneros que permitan a estas mercancías continuar su tránsito, terminar el viaje y ser utilizadas localmente, ser despachadas para exportación, o ser re-exportadas según sea el caso."

11.- Un ejemplo notorio de los denominados "Puertos Secos" en España, es el ubicado en Antequera, instalación que pretende aprovechar la ubicación estratégica en el baricentro de Andalucía y su cercanía a distintas redes de transporte de mercancías para atraer la instalación de centros logísticos e industrias limpias.

Así, el puerto seco propiamente dicho, supone la llegada, vía tren, de mercancías de distintos puertos con el fin de ser almacenadas y redistribuidas pasando a ser un importante megapuerto logístico de España. Se trata de un proyecto fruto de la colaboración público-privada. Sus impulsores son la Junta de Andalucía, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y más concretamente de la empresa pública Red Logística de Andalucía S.A; y la sociedad Puerto Seco de Antequera SA. (Trigueros, N. 2018, *Diariosur*)

Estos "puertos secos"¹¹ en muchas ocasiones, se consolidan como regiones estratégicas esenciales, debido a que el crecimiento de las ciudades que normalmente ha respondido al modelo conocido como "mancha de aceite" ha rodeado a las zonas portuarias, por situarse estas en sus orígenes, próximas a los centros históricos. Ello conlleva que los puertos, en continua demanda de superficie, queden sin capacidad de maniobra frente a la ciudad y se extiendan perpendicularmente a la costa, disolviendo el límite de la ciudad con el mar.

La construcción de los "puertos secos", contribuye a la creación de núcleos de distribución y almacenamiento de mercancías, que concentran además asuntos aduaneros, así como nodos de transferencia logística en cuanto a modos de transporte.



Maritime Industrial
Development Area, Singpur

<https://brandinsider.straitstimes.com/wallichresidence/tanjong-pagar-terminal-cleared-ahead-schedule/>

[consulta 14/06/2018]

Otra versión o consecuencia alternativa a estos “puertos secos”, son la creación de las denominadas “*Áreas industriales marítimas*” (*Maritime Industrial Development Area, MIDA*) denominadas así por formar parte de grandes operaciones portuarias que se extienden por importantes superficies de terreno y que en esta ocasión se sitúan en contacto con el puerto o próximo a este concentrando todas las propiedades de los “puertos secos” pero a mayor escala.

12.- Los frentes de agua (waterfronts) se han convertido en el principal eje de interés de una serie de ciudades que buscan posicionar su imagen a través de estrategias de marketing urbano. Resulta ser preocupante de que múltiples intervenciones hayan fracasado debido a una proyección aislada que no considera las dinámicas urbanas locales y que poseen una visión limitada de su desarrollo estratégico como pieza dentro de una estructura urbana mayor. Actualmente, casos exitosos demuestran cómo la inversión en condicionantes como la calidad del medioambiente, la identidad local y garantías de acceso y uso público, potencian un diseño de mayor rentabilidad a nivel económico y social. (Mashini Dominique. 2010,)

Experiencias de integración puerto-ciudad. El fenómeno “Waterfront”

Las características y peculiaridades tanto físicas, socioeconómicas o culturales, de las ciudades portuarias, establecen un contexto de desarrollo propio en cada caso, que responderá de modo singular a la evolución de sus frentes marítimos (waterfront)¹². Las ciudades portuarias, como se ha visto hasta ahora, se desarrollan entorno a su puerto en función de su dinámica litoral, que en la inmensa mayoría de los casos no tendrán cabida para absorber los requerimientos de los puertos, estos en consecuencia mutarán en nuevos espacios industriales de cara al mar y los antiguos frentes marítimos en gran parte destacarán como límites arcaicos de aspecto industrial, obsoletos y en desuso que



"Waterfront" (parcial) en
la ciudad Hamburgo

Engel & Völkers 2013

[https://www.engelvoelkers.com/blog/
2013/great-waterfront-cities/](https://www.engelvoelkers.com/blog/2013/great-waterfront-cities/)

[consulta 14/06/2018]

negarán su función principal de dialogo de la ciudad con el mar.

La dinámica actual, de sensibilización frente a este problema ha despertado en la sociedad actual un claro interés en la recuperación de estas zonas degradadas como puntos de articulación entre la propia ciudad y los puertos como entidades inconexas en el presente.

La renovación de los puertos se percibe en la ciudad como una renovación de su frente marítimo y hay gran interés en ellos por cinco razones fundamentales:

- *La disponibilidad de extensas zonas abandonadas en el corazón de la ciudad, con la presencia de la apacible lámina de agua, como agradable espejo, lo que le otorga un extraordinario valor urbano y ambiental.*
- *Su elevada extensión, en relación con los habitualmente congestionados centros históricos, y su carácter de dominio público le confieren, asimismo, gran valor como oportunidad social y urbana.*
- *La demanda cada vez más pujante de actividades del sector servicios.*
- *La relación magnética entre el frente marítimo y los ciudadanos.*
- *Razones medioambientales y paisajísticas como una oportunidad trascendental por la posibilidad de la constitución de amplios espacios abiertos junto a los habitualmente congestionados centros urbanos, así como el establecimiento de funciones recreativas y*

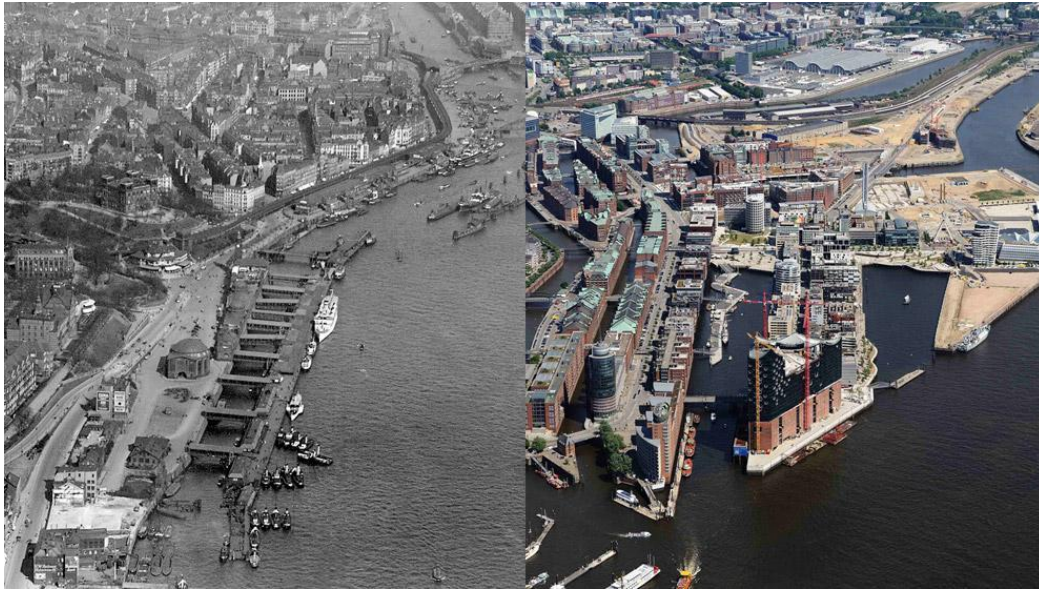


Imagen del antiguo puerto
Speicherstadt y de la
nueva Hafencity

Mario Chaparro (*La Vanguardia*)

<http://www.lavanguardia.com/cultura/20180120/434082572165/hafencity-hamburgo-puerto-ayer-y-hoy.html>

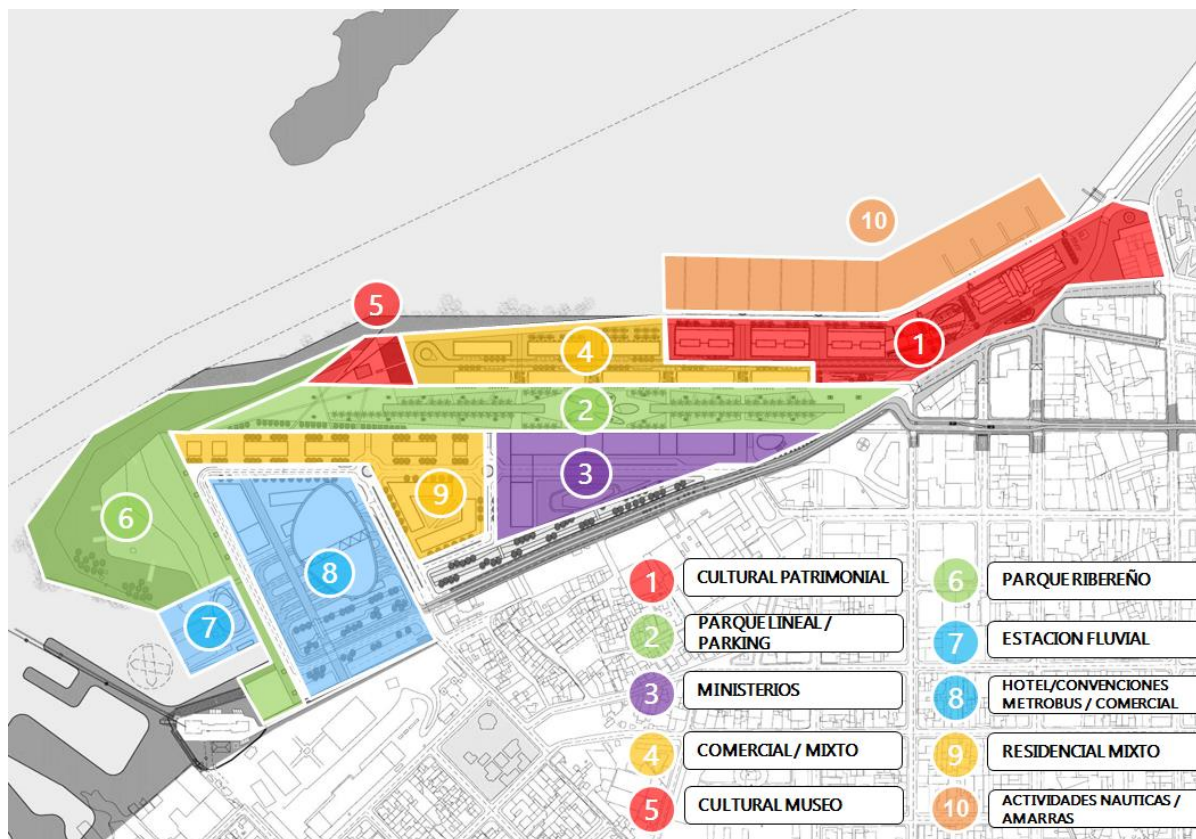
[consulta 14/06/2018]

lúdicas que permiten disfrutar de ese entorno tan singular.
(López Amil 2004)

Desde principio de los años 50 con las primeras intervenciones que pueden considerarse como de recuperación de los frentes marítimos llevados a cabo en Norteamérica, las estrategias de intervención han ido progresando de cara a conferir a estas actuaciones un carácter cada vez más interdisciplinar. De partida las primeras consideraciones pretendían la reconversión de “paseos” marítimos que establecieran un diálogo de estas espacios públicos con el mar, lo que ha evolucionado en la actualidad a estrategias de integración conjunta de los frentes marítimos y los centros históricos, adaptando nuevos usos y actividades de interés social entre os que podemos destacar la creación de espacios peatonales, como parques, jardines y carriles bicis, acuarios, museos marítimos, edificios administrativos o de ocio

“El objetivo es reintegrar áreas consideradas de transición que presenta a menudo un efecto de barrera o pantalla entre los espacios del puerto y de la ciudad. Se trataría de poder conjugar ambos en los diferentes planes de desarrollo que produzca un equilibrio entre las fuerzas económicas y las necesidades de conservación y pervivencia de nuestro inmediato pasado industrial.

Dentro de estos espacios portuarios degradados, abandonados y en desuso, surgen espacios de ruinas, donde la estética del tiempo ha quedado suspendida en una especie de presencia de la ausencia que da lugar a espacios con un marcado carácter simbólico. Espacios vacíos que esconden una densa historia y que forman parte de la fisonomía propia de la ciudad, así como de su propia historia cultural. Ambientes poseedores de un aura, configurados como



Plan Maestro de Reconversión del Puerto de Asunción (Uruguay)

Ministerio de obras públicas y
comunicaciones (Septiembre
2016)

<http://www.metrobus.gov.py/plan-maestro-de-reconversion-del-puerto-de-asuncion-1278/>

[consulta 14/06/2018]

espacios de la memoria, que mantienen oculta esa historia que debe ser preservada y conservada y sacada a luz.”

Atendiendo a las operaciones a realizar de cara a la renovación de los frentes marítimos podemos considerar la clasificación que establece Cristina Amil López en su publicación “Integración urbana de los espacios portuarios” donde plantea dos modelos diferentes de actuación:

- Reconversión-adaptación: puertos industriales.
- Reencuentro entre la ciudad y el mar.

En el primer modelo, se tienen en cuenta ciudades portuarias donde la actividad industrial supone un valor económico esencial, que no presentan la posibilidad de recuperación efectiva de los frentes marítimos. En tal caso las operaciones llevadas a cabo giran entorno a la mejora de las comunicaciones con la ciudad, las infraestructuras urbanas, la reconversión de industrias poco rentables para la ciudad, o acometer intervenciones, llamémoslas de “acupuntura” de zonas industriales obsoletas, no necesariamente ubicadas en el frente costero.

El segundo modelo, plantea potenciar nuevas áreas urbanas, generando una nueva centralidad entorno al frente marítimo. En este caso las ciudades permiten una abierta reutilización de zonas portuarias del frente costero, que se transformarán mediante reconversiones alejadas de los fines industriales utilizados hasta el momento con el objeto de garantizar un proceso irreversible.

La recuperación de estos frentes alude a la conservación de los usos recreativos, deportivos y e pesca tradicional, la instalación de nuevos usos en las zonas en desuso o como se ha expuesta



Plaza del Berbés y Plaza
de Elduayen. Guillermo
Vázquez Consuegra

Fotografía de Jesús Granada

[https://www.jesusgranada.com/plaza-
del-berbes-y-plaza-elduayen](https://www.jesusgranada.com/plaza-del-berbes-y-plaza-elduayen)

[consulta 14/06/2018]

anteriormente la creación de infraestructuras administrativas y de ocio de ocupación pública.

En conclusión a todo lo anterior, podemos aludir a las palabras de Turrado Fernández en cuanto a que *“es necesario realizar una nueva lectura e interpretación del paisaje industrial como soporte de la actividad creadora contemporánea, donde haya lugar para la reflexión a través de excusas de carácter creativo. Convendría operar en los espacios y paisajes post industriales desde una filosofía en la que los objetos industriales en ruinas y abandonados se relacionen a través de técnicas paisajísticas que sean capaces de leer y potenciar un orden anterior, al mismo tiempo que introducen toda una serie de cualidades contemporáneas que permitan su pervivencia. Hay que tener en cuenta el beneficio que puede generar el tomar en consideración la utilización de una serie de actividades que estén de alguna manera conectadas con los usos originales de la zona, manteniendo de esta manera viva la memoria del pasado a la que vez que se contribuye a reafirmar la identidad del lugar.”*



Paseo marítimo de
Bouzas

Rodríguez Rivoira
Arquitectos

2004

<http://www.rodriquezyrivoira.com/proyectos/urbanismo/paseo-maritimo-bouzas>

[consulta 16/06/2018]

Proyectos relevantes en la revitalización de zonas portuarias.

La integración de los diferentes espacios portuarios con la ciudad, se viene realizando como ya se ha indicado, desde hace varios decenios. A modo de ejemplo se describen a continuación tres proyectos de revitalización de zonas portuarias en consonancia con la ciudad, analizando los aspectos más acertados de cada intervención, así como sus puntos negativos, con objeto de obtener una serie de conclusiones que ayuden a mejorar futuras actuaciones a modo de experiencia.

Los proyectos estudiados que a continuación se exponen son:

Puerto de Málaga
Puerto de A Coruña
Puerto de Barcelona



Puerto de Málaga

<http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/971487>

[consulta 16/06/2018]

El Puerto de Málaga

A finales del siglo pasado, el puerto de Málaga experimentó un hecho trascendental que motivaría en gran medida las actuaciones llevadas a cabo poco tiempo después. Nos referimos al cese de la entrada de buques petroleros al puerto, lo cual unido al aumento continuado de las actividades comerciales en el puerto motivaron la formulación de una Plan de Actuación que conllevaría una ampliación en cuanto a muelles en aguas más profundas, así como un plan especial con objeto de revitalizar los muelles internos que formaban una frontera industrial con la ciudad y que donde se empezaba a prever una dinámica de declive en cuanto a su uso.

El plan especial, aprobado en 1998, no se formaliza hasta 2004¹³ cuando se firma el primer protocolo de actuación centrado en la liberalización de la actividad portuaria de los espacios correspondientes a los muelles 1 y 2 para su transformación en una parte activa para la ciudad, con zonas culturales, de ocio, comerciales y de restauración, logrando así una nueva relación de integración entre el puerto y la ciudad.

13.- En Abril de 2004 se firmó un protocolo de acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Málaga en el que se sentaron por fin unas bases compartidas para la integración en la ciudad de los muelles 1 y 2 del puerto. Estas bases se fundamentaron en el Plan Especial redactado por los arquitectos Alfonso Peralta, Antonio Costa y Ciro de la Torre, bajo la dirección de Francisco Merino, presidente de la Autoridad Portuaria, que se aprobó definitivamente en 1998.

Por otro lado, toda la actividad portuaria industrial se desplazaría hasta el muelle 4, objeto de ampliación mar a dentro mediante la prolongación del dique de levante que permitiría construir 40 hectáreas de plataforma logística.

El proyecto en su totalidad actuaría en todo el perímetro del puerto de Málaga, entorno a 4.000m. lineales y supondría la creación de 200.000m² de nuevos espacios urbanos, logrando como aspecto fundamental devolver el puerto comercial a la ensenada localizada entre las Atarazanas y el Castillo de los Genoveses y el puerto ciudadano sobre los vestigios del antiguo puerto musulmán



Análisis del puerto de Málaga

Elaboración propia a partir de los esquemas de María José Andrade en su publicación *"Málaga, el puerto industrial como paisaje urbano"*.

y fenicio.

“De esta forma, en una misma ciudad, en un mismo centro histórico conviven dos puertos distintos, física y funcionalmente, que se relacionarán de manera diferente con la ciudad, pero con un objetivo común: la integración, el acercamiento del puerto y su actividad a la vida cotidiana de la ciudad.”(Andrade Márquez 2011)

14.- El Proyecto “El Palmeral de las Sorpresas” obra de los arquitectos Jerónimo Junquera García Del Diestro, Jerónimo Junquera González-Bueno, Ana Junquera González-Bueno y Liliana Obalde pretende convertirse en un espacio público de referencia y un lugar de convivencia ciudadana que se asoma al Mediterráneo a través de tres elementos básicos una trama isotropa de palmeras, una pérgola que discurre paralela al muelle, y una lámina de conexión con la ciudad. Entre sus principales características el proyecto pretende conseguir la máxima permeabilidad visual a nivel peatonal desde la ciudad hacia el mar a la vez que generase un modelo inédito que en palabras de sus autores abriesen un abanico de futuras actuaciones. (JUNQUERA, Arquitectos)

Como punto negativo del proyecto, cabe señalar que el puerto industrial al aumentar su maniobrabilidad, pero quedar ubicado próximo al centro histórico, provoca un problema respecto al transporte de mercancías, aspecto que no pasa desapercibido a los técnicos que llevan a cabo el proyecto y que ha conllevado replantar del sistema viario próximo, así como proponer el soterramiento de la vía férrea de transporte de mercancías desde el puerto hasta la estación de tren.

Con respecto a los pormenores del proyecto, la liberación de los muelles 1 y 2 como se ha indicado, ha permitido la creación de espacios urbanos atractivos para el público en general y que guardan vinculación con su carácter marítimo con el fin de preservar el patrimonio y la identidad portuaria que definen a esta ciudad. Nos encontramos por ejemplo el paseo denominado “Palmeral de las Sorpresas”¹⁴ obra de Junquera Arquitectos, que consiste en una zona de paseo paralela al muelle 2 que se protege del sol mediante una trama de palmeras y pérgolas. Asimismo, la zona es perfectamente visible desde la ciudad ya que los edificios que flanquean los escenarios del palmeral, se disponen a tal efecto. Entre los edificios citados nos podemos encontrar el museo de Alboronía, el centro de arte o la fundación Picasso.



Centro de cultura
Pompidou de Málaga

José Luis Bavo Serrano . 2015

<https://www.vacaciones-espana.es/Malaga-ciudad/articulos/el-centre-pompidou-malaga>

[consulta 16/06/2018]

15.- El Centro cultural “Pompidou Málaga” obra de los arquitectos Javier Pérez De La Fuente y Juan Antonio Marín Malavé tuvo como especial relevancia la utilización de materiales de carácter industrial que dialogasen con el entorno portuario en el que se ubica de modo que permitiesen enlazar memoria y presente. Esta interrelación alienta la curiosidad y empuja, de modo consciente o inconsciente, a conocer más sobre él y sobre el contexto que lo alberga. (Pérez De La Fuente, J; Marín Malavé, J.A.)

Málaga. Por su parte junto al muelle 1 se sitúan zonas de juegos infantiles, zonas de ocio y restauración, así como una gran oferta cultural de la mano del centro “Pompidou Málaga”.¹⁵

Si bien es cierto que estas nuevas instalaciones están apoyadas por una importante dotación de aparcamientos subterráneos, como aspecto crítico, carecen de una conexión clara con la ciudad quedando de alguna forma inconexas y aisladas para el peatón en cuanto a que un gran eje viario que discurre junto a la zona, provoca su aislamiento.

Por el contrario, como aspecto a destacar, es la ubicación de edificios administrativos y plazas a una escala controlada que permiten acomodar el tejido industrial portuario del muelle 4 como estrategia de acercamiento e integración con la ciudad. Estas actuaciones se conciben con una mirada al puerto por parte del ciudadano que aunque no participa de él, se muestra como espectador, hecho que queda aún más afianzado con la propuesta de inclusión en la zona de la lonja y el centro de interpretación del puerto.

A modo de reflexión en cuanto a la idoneidad del proyecto de integración del puerto de Málaga, hacemos propias las palabras de la profesora de proyectos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Málaga, Dña. María José Andrade que cita:

“A pesar de estas transformaciones simultáneas que se están llevando a cabo en el puerto y la ciudad, y la estrecha relación existente entre ambas realidades, donde gran parte del casco histórico ha sido suelo portuario a lo largo de la historia estando su geometría constantemente presente en el



EL PALMERAL DE LAS SORPRESAS

Proyecto de Integración
del Puerto en la ciudad de
Málaga

Junquera Arquitectos

<http://junqueraarquitectos.com/projects-archive/integracion-del-puerto-en-la-ciudad-de-malaga-el-palmeral-de-las-sorpresas/>

[consulta 16/06/2018]

trazado de la trama urbana, no existe un planeamiento que relacione y rehabilite conjuntamente el centro urbano y el puerto. Es necesario un proyecto de ordenación conjunta con una intención común que cuente con el respaldo y el apoyo de las distintas administraciones para conseguir una verdadera integración y recuperar el carácter portuario de la ciudad, incrementando el atractivo de la misma no sólo para los habitantes sino también a nivel internacional. Una propuesta que, teniendo en cuenta aquellas edificaciones que forman parte del patrimonio histórico del puerto como las Atarazanas, los restos del Castillo de los Genoveses, la Aduana o la fachada urbana de aquel puerto del s. XVIII de Cortina del Muelle, ubique estratégicamente los nuevos equipamientos de forma que no sólo se recuperen los recorridos que han unido el puerto y la ciudad a lo largo de la historia, sino que además generen otros nuevos articulando ambos tejidos y potenciando de esta forma la integración e inserción del puerto en la ciudad.”(Andrade Márquez 2011).



Vistas aéreas del puerto
de A Coruña

Autoridad Portuaria de A
Coruña

<http://www.puertocoruna.com/es/autoridad-portuaria/actualidad/galeria>.

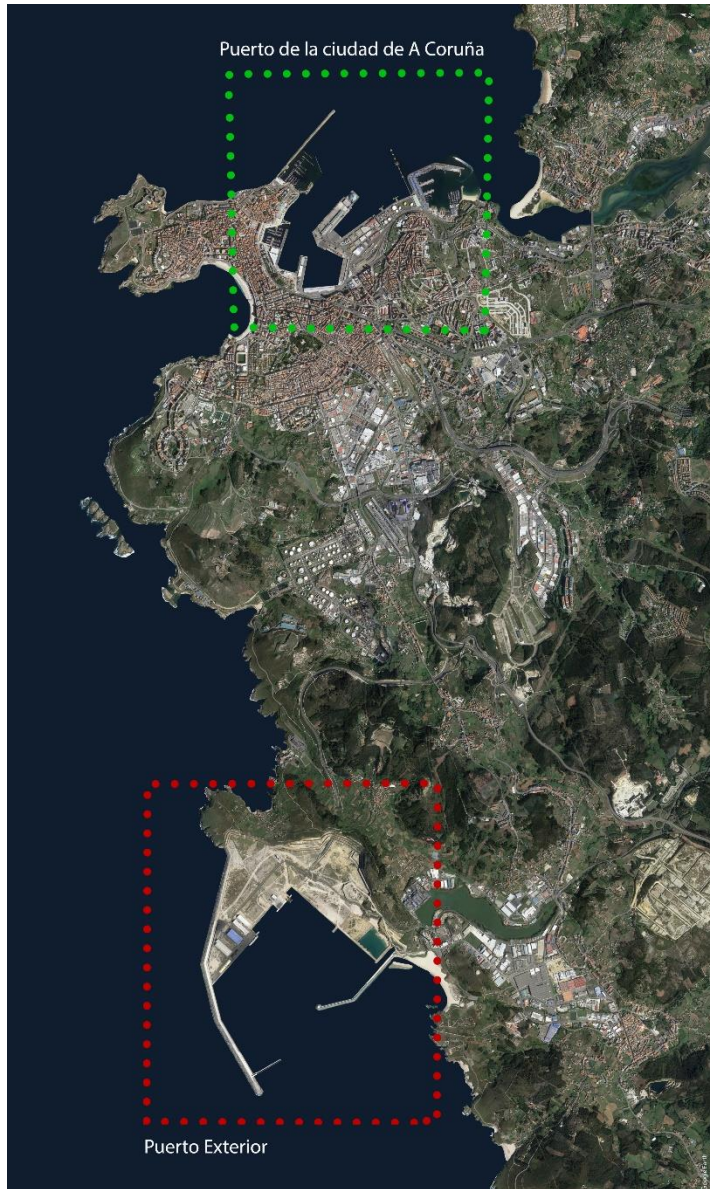
[consulta 16/06/2018]

Puerto de A Coruña

El Puerto de A Coruña, por su ubicación, se caracteriza por ser un puerto privilegiado respecto al tráfico marítimo internacional. Desde sus orígenes la ciudad de A Coruña ha tenido un vínculo fundacional con su puerto y en su desarrollo no pueden entenderse como realidades separadas dado que, aunque en su crecimiento han experimentado sucesivas transformaciones siempre ha existido una fuerte relación de convivencia a diferencia de otros puertos.

En 1965 con la construcción en el valle de Bens de la actual refinería de Repsol, El Puerto de A Coruña, comienza a especializarse en el tráfico marítimo de graneles líquidos energéticos, gracias a los oleoductos que unían la terminal portuaria y la refinería. El tráfico de buques petroleros supuso su principal ingreso en el puerto seguida de otras actividades relacionadas con mercancías sólidas y en menor medida también pesqueras. Pero a raíz de los accidentes acaecidos en 1976 con el hundimiento del petrolero Urquiola y posteriormente en 1992 el naufragio del buque Mar Egeo¹⁶, provocando sendas mareas negras por el vertido de crudo al mar con la consecuente catástrofe medioambiental que sufrió la región el Puerto y la Ciudad de A Coruña se replantean su contexto de relación y es cuando se decide trasladar las actividades petroleras a un nuevo puerto exterior lo que liberaría al puerto actual de gran cantidad de superficie surgiendo así una importante oportunidad de revitalización de toda la zona portuaria donde prevalezca el respeto medioambiental y donde se generen nuevos usos y actividades lúdicas y recreativas para los ciudadanos abriendo la ciudad al mar.

16.- El "Aegean Sea" (Mar Egeo en castellano) era un buque de transporte de hidrocarburos de doble casco, construido en Japón en 1973, tenía 261,02 metros de eslora por 40,67 de manga, 15,93 metros de calado con una capacidad de carga de 114.000 toneladas de peso. Con una tripulación de 28 personas, procedente de Sullom Voe (, Reino Unido), transportaba 79.081 toneladas de petróleo Brent Blend (crudo ligero) a la refinería de Repsol en La Coruña, donde en la madrugada del 3 de diciembre de 1992, el buque naufragó arrojando al mar 67.000 toneladas de fuel, lo que supuso uno de los episodios más dramáticos en la historia medioambiental española de las últimas décadas. (La Voz de Galicia)



Esquema de ubicación del Puerto de A Coruña con respecto a la construcción del Puerto exterior.

Elaboración propia a partir de imagen de base de Google Earth.

17.- El Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, impulsado por la Autoridad Portuaria de A Coruña, fue una de las obras en ejecución más importantes tanto por la importancia y complejidad de las obras, como de su incidencia para la Comunidad Autónoma Gallega. El nuevo puerto cuenta con un dique de abrigo de 3250 metros de largo, 264 hectáreas de aguas interiores (el equivalente a más de 100 campos de fútbol), 91 hectáreas de terreno edificable y un contradique de 600 metros en el extremo oeste de las obras. Además, también contará con conexiones por carretera con la A-6 y por ferrocarril. La línea de atraque supera los 9 kilómetros con calados que van desde los 16 a los 30 metros, que permite el atraque de buques de hasta 250.000 toneladas de peso. (Autoridad Portuaria de La Coruña)

Una de las primeras actuaciones llevadas a cabo por la autoridad portuaria de A Coruña, fue la realización del conocido como paseo “marítimo del Parrote”, intervención destinada principalmente a servir de eje organizador de anteriores proyectos puntuales que se habían desarrollado de forma aislada desde los años ochenta como fueron la rehabilitación del muelle de las Ánimas o la adecuación de la dársena de la Marina.

Posteriormente, se reorganizaron los espacios destinados a las actividades pesqueras entorno a la construcción del nuevo muelle de Oza con la consiguiente liberación de la dársena de la Marina que se reutilizó para actividades deportivas y de ocio, que en la actualidad constituyen un nuevo centro de atracción.

En continuidad con la nueva dársena deportiva se consolidó la terminal turística de trasatlánticos que fue ampliada, abriendo gran parte del puerto a la ciudad, lo que unido a la construcción en las zonas adyacentes de un nuevo centro comercial, así como el palacio de congresos, y diversos espacios lúdicos conformarían una nueva centralidad ciudadana.

La creación del nuevo puerto exterior, denominado “Punta Langosteira”¹⁷ permitirá de forma paulatina, el traslado de operaciones industriales que aún tienen lugar en el puerto antiguo con el fin de promover cada vez en mayor medida la revitalización de los espacios portuarios desocupados e integrarlos en la ciudad mediante la consecución de nuevas áreas urbanas, usos terciarios y dotacionales, mejorando su fachada al mar y recuperando la relación con el puerto

En resumen, atendiendo al análisis realizado por D. Enrique Maciñeira Alonso, exdirector de la Autoridad Portuaria de La



Maqueta del Plan de
avance estratégico para el
Puerto de A Coruña, Joan
Busquets

<http://www.coruna.gal/portal/es/ayuntamiento/noticias/detalle-noticias/el-ayuntamiento-fomento-y-la-autoridad-portuaria-acuerdan-adelantar-a-2009-la-urbanizacion-del-suceso/1189037982340?argIdioma=es>

[consulta 16/06/2018]

Coruña, en colaboración con Irene Souto Blázquez, quienes en una de sus publicaciones en la revista Portus concluyen:

“Los puertos, que durante buena parte del siglo XX se han dedicado a dar soporte al crecimiento económico de su entorno y han modificado de una forma sustancial el borde marítimo, están sufriendo, en el final de siglo y en el principio del nuevo siglo XXI, una fortísima transformación y un cambio de vocación. Así, los puertos históricos retornan a sus orígenes y se convierten en nuevos centros de las ciudades, como lo eran antes de la construcción de los ensanches ciudadanos de finales del siglo XIX y principios del XX. Los usos ciudadanos se adueñan de los espacios y muelles obsoletos y se establece un nuevo diálogo entre la ciudad y el puerto. Los puertos se trasladan y buscan nuevos horizontes más amplios y se planifican sus entornos para convertirse, con vocación de permanencia, en grandes nodos logísticos e industriales que sirvan de generación de riqueza y crecimiento de las ciudades, ya conformadas físicamente y liberadas de los éxodos poblacionales de la segunda mitad del siglo XX.” (Alonso, Blázquez y Coruña 2011)



Puerto de Barcelona

<http://www.catdialeg.cat/el-creixement-a-espanya-es-rellenteix/>
[consulta 16/06/2018]

Puerto de Barcelona

El Puerto de Barcelona desde sus orígenes, al igual que otras zonas portuarias supuso un elemento esencial de desarrollo para la ciudad de Barcelona. Su evolución, responde a los modelos portuarios enunciados por Bird o Hoyle, en cuanto a su crecimiento o especialización, y muestra de ello es la situación de independencia física y funcional que llegó a alcanzar a principios del siglo XX tras los procesos de ensanche llevados a cabo en Barcelona.

Esta autonomía, unida al crecimiento económico, motivaron las sucesivas ampliaciones del puerto, requeridas por las nuevas demandas tanto espaciales como tecnológicas. Este hecho tuvo como consecuencia indirecta la separación cada vez más acusada entre el puerto y la ciudad, llegando a que el área de puerto original quedase en desuso, circunstancia que supuso una gran oportunidad para iniciar estrategias de integración que devolviese el puerto a la ciudad.

Con la designación de la ciudad de Barcelona como sede para los juegos olímpicos de 1992, la ciudad experimentaría un importante impulso de desarrollo urbano donde el puerto supondría una pieza fundamental. Comienza así una regeneración del tejido industrial obsoleto ubicado en la zona portuaria que comprendía el puerto original, donde varios muelles son provistos de nuevos usos y actividades, se construyen áreas recreativas y de ocio, se realiza una reestructuración viaria y se ubican nuevas dotaciones de servicios y aparcamientos.¹⁸

Esta integración de los espacios de cara a un diálogo entre la ciudad y el mar, se ve interrumpido en ocasiones por la importancia

18.- El Plan Especial del Puerto Viejo fue redactado por los arquitectos Jordi Garcés y Enrie Soria, Y planteaba la reconversión de esta zona portuaria en un área donde haya mezcla de usos: culturales, deportivos, comerciales, institucionales, de ocio, con amplios espacios abiertos, que faciliten la accesibilidad hacia el frente marítimo de la ciudad.

Su objetivo es el de hacer compatibles actividades específicas del marco marítimo con servicios y equipamientos que ayuden a revalorizar y reconstruir un área urbana degradada. La viabilidad del plan se basa en la rentabilidad y su filosofía general va dirigida conseguir mejores perspectivas superponiendo siempre el uso colectivo al individual. de un estudio y plan de actuación para la reconversión de la parte más antigua del puerto. (Anna COTS i GASSÓ, Geógrafa)



Port Vell Barcelona
<http://portvellbarcelona.com/>
[consulta 16/06/2018]

que adquiere la ciudad de cara al tránsito de viajeros por vía marítima internacional, prueba de ello puede encontrarse en el análisis de Ana María Piedra de la Universidad Politécnica de Cataluña que en su publicación “Un (des) encuentro: Barcelona busca su puerto” cita entre otras:

“En el contexto inmediato, la eliminación de tinglados y la recuperación de los espacios del antiguo puerto, motivan cambios espaciales que pretenden acercar la ciudad al mar a través de su puerto. Sin embargo, el resultado construido en algunos casos no va de acuerdo a dichos objetivos. Muestra de esto, la construcción de la Estación Marítima Nacional e Internacional en el Muelle de Barcelona, conserva una de las actividades históricas de un puerto urbano: el tránsito de pasajeros. Siendo la puerta de Barcelona desde el mar, las características espaciales y la falta de opciones de conexión con la ciudad, crean un espacio poco amable que no cumple la función de un vestíbulo de entrada.”

En contraposición a ello el Plan Especial “Port Vell” realiza intervenciones en cuanto al mobiliario urbano, vegetación, iluminación... que proyectan una imagen urbana que en este caso si otorgará amabilidad al puerto y que junto a la propuesta de Manuel de Solá conseguirá un recorrido de conexión con la ciudad histórica a través de vías como la Rambla de Mar.

Estas estrategias de integración del puerto han seguido en constante evolución y tras la imagen actual de Port Vell un nuevo Plan estratégico firmado entre el gobierno local y la autoridad portuaria de Barcelona pretenden desplazar las terminales de



La parella,¹⁹

escultura de Lautaro Díaz
al moll de la Fusta

<https://www.nuvol.com/noticies/escala-a-barcelona-la-festa-de-la-cultura-maritima/>
[consulta 16/06/2018]

19.- La Parella (La Pareja), obra del artista chileno Lautaro Díaz, fue esculpida en bronce en 2002. Ubicada en el “Moll de la Fusta” muelle peatonal del histórico barrio gótico de Barcelona representa un claro mensaje que invita a detenerse por un momento para admirar el mar, y así abstraerse y reflexionar sobre las sensaciones que despierta el puerto.

crucero para recuperar aún más el frente marítimo, reducir el impacto de emisiones contaminantes, así como aumentar la oferta docente y cultural dentro del puerto.

En términos del propio plan estratégico se incluirá *“un mirador abierto al mar, servicios asociados a la marina, centros culturales y espacios comerciales, y se cederán equipamientos a la Facultad de Náutica, el Instituto de Náutica de Barcelona y la Cruz Roja del Mar. Además, el acuerdo también incluye la reforma del paseo de Colom y el Moll de la Fusta para aumentar los espacios de verde urbano y dinamizar la zona para que los vecinos y las vecinas del distrito de Ciutat Vella la perciban como suya.”*

En conclusión, esta motivación y sensibilización con respecto a lo que representa el puerto para la ciudad, está conllevando de manera cada vez más prioritaria, actuaciones de integración del frente marítimo como parte integral de la ciudad, dotando de valores identitarios a estos desarrollos por entender que responden a una necesidad urbana esencial que recupera un sentimiento de pertenencia de la ciudadanía.



Livorno en la actualidad

Luca Aless

https://en.wikipedia.org/wiki/Livorno#/media/File:Livorno_dall%27aereo_1.JPG

[consulta 21/06/2018]

CAPITULO III La Ciudad portuaria de Livorno

Marco Geográfico.

La ciudad de Livorno gracias a su situación geográfica goza de una posición privilegiada en cuanto a sus conexiones por tierra y mar que hacen que su puerto sea uno de los más importantes de Italia, y referente a nivel internacional. Se ubica frente a aguas mediterráneas, al norte de Italia, en la conocida región de la Toscana, a 18km al sur de Pisa y a 80km al Oeste de Florencia.

En un contexto topográfico, el puerto de Livorno si sitúa en el extremo sur de un arco de playa conformado al norte por la punta de “Montemarcello” y al sur la propia ciudad de Livorno y la cadena montañosa “livornesi”

En el marco hidrológico, tanto la ciudad como su puerto no se ven afectados por cursos de aguas significativos, siendo la desembocadura del río Arno a 13km de distancia el más próximo.

La orografía en su mayor parte es llana a excepción de las “colinas livornesi”, alcanzando estas una altitud de 462m. sobre el nivel del mar.

La municipalidad de Livorno incluye además de la propia ciudad la isla de Gorgona y la Secche de la Melora que forman parte del Parque Nacional del Archipiélago Toscano²⁰.

20.- El archipiélago Toscano es un pequeño archipiélago de islas costeras localizado en la costa occidental de Italia, formado por un grupo de siete islas mayores y varios islotes, situadas entre el continente, la región de la Toscana, y la isla de Córcega. Están ubicadas en el canal de Córcega, al sur del mar de Liguria y al norte del mar Tirreno



Situación geográfica de Livorno

Elaboración propia en base a
ortofotografías de Google Earth

Aproximación histórica.

La ciudad de Livorno, se origina en el siglo XIV como un pequeño pueblo al abrigo de su puerto pesquero, y de una antigua fortaleza pisana donde hoy se ubica la ciudadela de Buontalenti. Este asentamiento eminentemente defensivo de donde aún persiste la famosa torre del “Marzocco”, que fue prosperando al amparo de sus relaciones comerciales pero muy a la sombra de las grandes potencias mercantiles que hasta el siglo XVII constituyeron talasocracias como las de Génova o Venecia.

En la época renacentista con la llegada al poder del linaje de los “Médici” cuando Livorno comienza a tomar protagonismo y con ello su puerto se posiciona como un enclave comercial en las relaciones marítimas ayudado por el declive que experimentaron



Plano de Livorno en 1609
[https://commons.wikimedia.org/wiki/
File:Livorno_map_of_the_town_\(1609\)
_by_Bernardino_Poccetti_01.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Livorno_map_of_the_town_(1609)_by_Bernardino_Poccetti_01.jpg)
[consulta 21/06/2018]

otros puertos en consecuencia al posicionamiento que toma el atlántico frente al mediterráneo en las relaciones internacionales.

En la segunda mitad del siglo XVI, Cosme I de Medici,²¹ primer Gran Duque de la Toscana, explora en un afán de independencia política, exploró la posibilidad de emprender una nueva organización comercial marítima en el Mediterráneo tras un periodo bélico convulso con los musulmanes. Su pretensión era formar un frente común tanto económico como militar entre Pisa, Livorno y Portoferraio, Este contexto de relación, tiene lugar en 1577 una restructuración urbana de Livorno denominada como “ciudad nueva” diseñada por Buontalenti que constituirá una nueva centralidad puede ser considerado como el punto partida del desarrollo exponencial que experimentará la ciudad de Livorno hasta la actualidad.

21.- Cosme I de Medici; Florencia, (1519 - 1574) Duque de Florencia (1537-1574) y gran duque de Toscana (1569-1574), miembro de una rama colateral de los Médicis, emprendió una política basada en el miedo, fortaleciendo su poder a base de debilitar las instituciones parlamentarias tradicionales; en el exterior, dotó a Florencia de su máxima extensión territorial: en 1555 se anexionó Siena y desde 1569 dominó el conjunto de la Toscana. Ese mismo año el papa Pío V refrendó su poder coronándolo gran duque de Toscana. En 1574 cedió el poder a su hijo Francisco, que se proclamaría vasallo del rey de España.
(www.biografiasyvidas.com/biografia/c/cosme_i)

El proyecto de Buontalenti que se caracteriza por una búsqueda de perfección geométrica, en cuanto a sus proporciones, trazado u orientación, marcarán los principios de la “ciudad ideal renacentista”.

Como elemento fundamental en la estructura organizativa de la nueva ciudad de Livorno es su relación con el mar y prueba de ello es la red de canales que a modo de fosos, rodean la estructura espacial de Buontalenti adentrándose en la ciudad y que posteriormente formarán parte de una red de transporte mediante pequeñas embarcaciones apodadas “Navicelli”, red que subsistirá y que marcará un signo de identidad de la ciudad con especial significación en la actualidad.



Ferdinando I de Medici,
Grand Duke of Tuscany
1549-1609, in Livorno

*Grabado en negro sobre papel
marfil*

*Colección Joseph Brooks Fair
1976*

[http://www.artic.edu/aic/collections/a
rtwork/50258](http://www.artic.edu/aic/collections/artwork/50258)

[consulta 21/06/2018]

22.- Los puertos, como se ha expuesto hasta ahora, han constituido un elemento esencial en el desarrollo de las ciudades, puesto que han sido una base material de sustento de gran parte de las actividades comerciales que dieron origen a este tipo de ciudades.

Históricamente los puertos formaron infraestructuras "vivas" que han evolucionado en función de las necesidades que han experimentado las ciudades que los albergaban, al tiempo que se han ido integrando en una red, que responde a una relación de conjunto con otras ciudades portuarias, constituyendo un vínculo entre la ciudad a la que pertenece y elementos externos que le requieren una adaptación y transformación constante.

En esta línea, otra pieza que adquiere una relevancia fundamental, es el puerto, que en la nueva estructura estará en relación con la "plaza central" como lugar comercial distintivo y lugar de encuentro en la ciudad.

Posteriormente, en 1592, Fernando I, tercer Gran duque de la Toscana, declaró a Livorno como "puerto franco"²² y poco después en 1606, le concedió el título de ciudad, cuando esta contaba con una población entorno a 3.000 habitantes. Fernando I, gran duque de la toscana promulgó un edicto mediante el cual el puerto de Livorno se convertiría en lugar de acogida de judíos y heréticos, así como otros perseguidos, expulsados de la península ibérica, lo que provocó que su censo se viene rápidamente incrementado llegando a los 12.000 habitantes a la muerte de Fernando I.

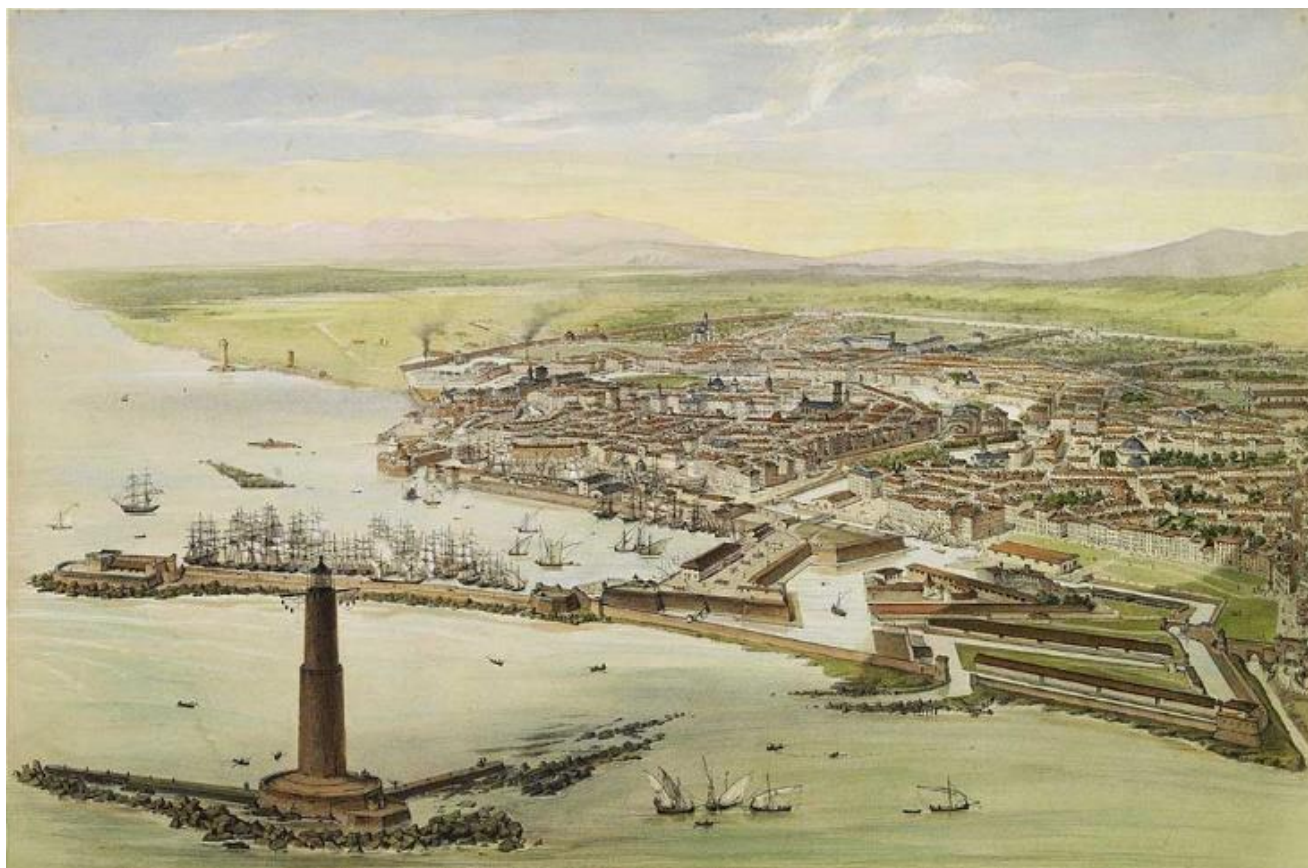
Como consecuencia al auge demográfico que la ciudad experimentaría durante la primera mitad del siglo XVII, toman cuerpo una serie de actuaciones encaminadas a la ampliación del puerto y de la ciudad que tenía como objeto primordial, aumentar la capacidad de almacenamiento de mercancías, mejorar las estructuras militares, así como un incremento en los muelles de atraque que permitiera mayor entrada de buques. El proyecto fue designado como "Venezia Nuova" por su referencia al modelo Veneciano y por concentrar la expansión de la ciudad sobre la zona costera comprendida entre la antigua fortaleza, los canales de navicelli y la nueva fortaleza. Por otro lado, se crearán nuevos canales que permitirán un mejor acceso al río "Arno" que posibilitaría mejorar las relaciones comerciales con Pisa y Florencia.

Livorno por su posición estratégica se sirvió del comercio con el imperio otomano, así como con ingleses y españoles lo cual unido a la apreciada libertad de cultos instaurada y la llegada de multitud de navegantes atlánticos evidenciaron a Livorno como un gran emplazamiento comercial, convirtiéndolo en un puerto de redistribución con gran interés en los tránsitos de mercancías americanas, procedentes de las fructíferas colonias hispánicas y portuguesas.

A mediados del siglo XVII, el puerto de Livorno en términos de población se situaba en la línea de otros puertos de relevancia como Cádiz, alcanzando en 1675 idéntico censo.²³ La ciudad en aquella época ocupaba una superficie reducida, y que se vio obligada a albergar una importante densidad de población, lo que favoreció una importante especulación inmobiliaria, vinculada sobre todo al alquiler, derivada de un gran porcentaje de sus residentes tenían una condición “nómada” en cuanto a que constituían en gran parte, comerciantes extranjeros que se alojaban en la ciudad de modo rotatorio.

23.- En 1675, ciudades como Cádiz o Livorno alcanzaron un censo demográfico entorno a los 20.000 habitantes. Cabe destacar que esta época fue conocida como el gran siglo de la esclavitud por la cantidad de ventas de esclavos que se realizaron. No obstante, al no tener constancia exacta del número de esclavos por no constar oficialmente en los censos de la época, representarían un aumento significativo en las cifras públicas de población.

A partir de esta época, Livorno se vio agraciada por la intervención del gobierno estatal para consolidar el desarrollo económico y comercial de la región, *“a través de diferentes marcos legales de carácter ecuménico, se establecieron los fundamentos para el crecimiento poblacional y económico de Livorno y, consecuentemente, se favoreció el asentamiento de numerosas comunidades extranjeras que quisieron participar de las ventajas ofrecidas. De esta manera, el gobierno florentino consiguió que Livorno se convirtiera en un nuevo punto de apoyo comercial en el Mediterráneo del momento, cuyo éxito radicó en su actuación como puerto de tránsito, depósito y redistribución”*(Zamora Rodríguez 2013)



Grabado del puerto de
Livorno 1850

Alfred Guesdon

<https://livornodailyphoto.blogspot.com/p/maps.html> [consulta
21/06/2018]

24.- En honor a su propulsor Leopoldo II de Toscana, quien durante su mandato, emprendió una importante ampliación del puerto de Livorno, junto con la construcción de nuevas vías de comunicación con objeto de propulsar uno de los primeros desarrollos turísticos conocidos que en la época se vino a llamar "Industria de extranjeros".

Ya en el siglo XVIII bajo el control político de la corona austriaca, el sector marítimo continuará en alza y con ello motivará el un mayor aumento de la ciudad que alcanzará los 31.000 habitantes en 1750, estableciéndose como el segundo mayor núcleo de la Toscana. Aumentan los tratados comerciales como por ejemplo con el Magreb que aportarán a la ciudad nuevos beneficios y que se reflejarán entre otros aspectos en un avance en las infraestructuras de comunicación con el interior

Con la llegada en el siglo XIX del desarrollo industrial, la relación de la ciudad de Livorno y su puerto cambiará radicalmente. Este desarrollo tecnológico activará un mayor crecimiento urbano, que motivarán una serie de intervenciones orientadas a adecuar los nuevos cambios a la ciudad, y que darán lugar a proyectos como el conocido como "ciudad Leopolda"²⁴ consistente en aumentar el tejido urbano gracias a la demolición de las antiguas murallas de la ciudad, la construcción de nuevas fronteras o la mejora de las instalaciones portuarias, con la construcción de la nueva estación marítima.

La nueva forma que va adquiriendo la ciudad, relega la zona norte de la ciudad a una categoría de suburbio por considerar sus tierras como poco saludables, razón por la cual toda esta zona se convertirán en la zona ideal para el posterior desarrollo y ampliación industrial del Puerto y que daría cabida a la construcción de una estación ferroviaria entre 1856 y 1858. La posterior unificación de Italia tuvo como consecuencia inmediata la abolición del puerto franco, lo que innegablemente tuvo una repercusión negativa en la economía de la ciudad. Como respuesta a ello se llevaron a cabo una serie de medidas orientadas a revitalizar el comercio a nivel internacional, a través de nuevas mejoras en los transportes como la construcción de nuevas conexiones férreas con Roma o Génova,



Piano regolatore del Porto
di Livorno de 1910

Informe de Patrimonio Cultural
2012
Autoridad Portuaria de Livorno

la modernización de la zona portuaria, así como la instalación de nuevas industrias que favorecieran el desarrollo del sector industrial.

A pesar de las actuaciones llevadas a cabo La ciudad y su puerto sufrieron un declive importante durante finales del siglo XIX y principios del XX, situación que se va solventando de forma paulatina gracias al pequeño auge continuo que estimulan las nuevas actividades que se instalan progresivamente como la construcción naval, la metalurgia o la fabricación de vidrio y cerámica que lograrán en la última década del siglo XX recuperar su posición comercial.

Como síntesis a lo anterior, citamos seguidamente las conclusiones que Francisco Zamora Rodríguez realiza en su publicación “Urbanismo de un puerto imperial en el mediterráneo” donde hace un compendio de los aspectos más destacados en la evolución del puerto de Livorno,

“El puerto de Livorno se presenta como un valioso observatorio a través del cual poner en diálogo asuntos como las políticas, el urbanismo y las estrategias seguidas por los hombres de negocio durante la Edad Moderna. Desde su promoción estatal [...] Livorno gozó de unas condiciones favorables que anunciaban una pronta prosperidad económica y, consecuentemente, un crecimiento poblacional y una reordenación urbanística enmarcada en un proceso mayor de globalización e integración creciente de los mercados. En este sentido, fueron las redes internacionales del comercio las que contribuyeron progresivamente a situar Livorno entre uno de los nodos de redistribución de mercancías más importantes del momento y en el que se



Imagen aérea de la zona
de reparación de buques

Informe ambiental andjunto al
"Plan Maestro 2012"
Autoridad Portuaria de Livorno

daban cita las principales rutas internacionales del comercio. Entre éstas, destacaba, obviamente, la ruta del comercio atlántico y sus conexiones con los puertos ibéricos como Cádiz, Sevilla y Lisboa. El asentamiento de nuevas comunidades, junto al floreciente comercio, ayudaron a que otras oportunidades de lucro pudieran ser aprovechadas por los hombres de negocio y, sin duda, por la fiscalización de nuevas actividades por parte del estado mediceo. En efecto, la construcción de nuevas viviendas, los necesarios almacenes para conservar el cada vez mayor volumen de mercancías y la puesta en alquiler de todos estos espacios hicieron de la especulación inmobiliaria un negocio muy lucrativo y generador de nuevas rentas e impuestos.”
(Zamora Rodríguez 2013)



Imagen aérea del puerto
de Livorno en la
actualidad

*Elaboración propia en base a
ortofotografías de google earth*

Evaluación / Diagnóstico de las relaciones entre la ciudad de Livorno y su Puerto

En la actualidad, el Puerto de Livorno ocupa una extensión superficial de aproximadamente 460Ha. La mayor parte de su extensión la ocupan zonas de almacenamiento a cielo abierto y aparcamientos en superficie. La zona correspondiente al puerto antiguo está ocupada por una zona de embarcaciones de recreo dispuestas de forma desorganizada flanqueadas por una serie de edificaciones industriales de gran volumen dedicadas a la reparación y mantenimientos de dichos barcos. Estas edificaciones confieren una barrera física que impide una visión del mar desde la ciudad. Más al Norte, pero aún en contacto con el área que comprende el antiguo puerto, se sitúan las terminales de los grandes cruceros que “abastecen” de turistas toda la región de la Toscana.

Continuando en esta dirección, tras las terminales turísticas, existe una importante extensión de superficie que en la actualidad la ocupan grandes dotaciones de aparcamientos, con un claro sobredimensionado, antiguas edificaciones industriales y silos aislados que antaño constituyeron sociedades manufactureras pero que en la actualidad permanecen en desuso. Además de edificios administrativos ubicados de forma aislada que ocupan empresas logísticas, así como entidades corporativas de la autoridad portuaria.

Dejando atrás las áreas descritas se sitúan varias dársenas que dan forma a un gran tejido industrial compuesto por un gran número de contenedores y silos de almacenamiento de líquidos y mercancías a granel así como naves industriales, zonas de almacenamiento de “containers” y dotaciones de aparcamientos ocupados prácticamente en su totalidad, lo que se puede definir como un auténtico MIDA (*Maritime Industrial Development Area*) descrito en el capítulo anterior. Esta zona industrial está apoyada por una línea férrea para el transporte de mercancías con el interior que en ciertas secciones de su recorrido dentro de la zona industrial llega a estar compuesta por más de quince vías paralelas. Esta línea fronteriza sectoriza claramente de forma funcionalmente independiente todo el tejido industrial del resto de la ciudad.

A grandes rasgos, el puerto de Livorno responde claramente a los modelos de evolución propuestos por James Bird y Brian Hoyle coincidiendo ambos en sus etapas finales en una situación de aislamiento funcional distanciamiento del puerto de origen a través de tejidos obsoletos acusado aún más si cabe por la grave crisis que como se ha descrito en el punto anterior, atravesó el puerto de Livorno durante principios del siglo XX, que entre otras consecuencias supuso una clara desorganización industrial reflejo



Imagen actual de un antiguo Silo industrial ubicado junto a la terminal de cruceros

Luis Gonzales de Boado Halcón

25.- Las bases principales del Plan Maestro aprobado el Livorno, fueron proporcionar unas directrices claras para la implementación o intervención en relación con los activos del puerto cuya metodología se basa en el análisis de los instrumentos de planificación de más alto nivel (PIT, PTC, PSC, RU) y los requisitos relacionados en referencia al patrimonio cultural del Puerto, mediante estudios bibliográficos especializados, fuentes de la industria, comparación de mapas históricos, mediciones directas y análisis paisajísticos.

fiel del tejido inconexo actual que unido al constante requerimiento de superficie en el presente como respuesta a una necesidad incesante de mayor maniobrabilidad y almacenamiento confieren al puerto una necesidad incipiente de reestructuración.

En vista de esta clara necesidad, La Autoridad Portuaria de Livorno en consenso con el gobierno local, aprobó en 2012, un “Plan Maestro”²⁵ que tiene como objeto fundamental la reorganización funcional de puerto y la construcción de una gran plataforma logística a modo de herramienta de planificación que articule la zona del puerto con el resto de infraestructuras, al entender que debido al crecimiento incontrolado del tráfico de contenedores, el aumento incesante de los buques de transporte así como la automatización cada vez más precisas de los puertos, posicionan a estos a un carácter intermodal, es decir, los puertos actuales ya no son terminales de transporte sino que cumplen una función dentro de una red intermodal que necesita del apoyo de importantes infraestructuras logísticas para su continuidad.

En este sentido el nuevo “Plan Maestro” tiene como líneas principales de actuación las siguientes:

- 1.- El desarrollo de plataforma logística de autonomía multisectorial
- 2.- La construcción de un nuevo muelle de carga para abastecimiento de la nueva plataforma.
- 3.- Mejora sustancial de la comunicación ferroviaria y por carretera con la ampliación entre otras de un nuevo carril en la autovía hacia Viareggio.

4.- Mejoras en la navegabilidad del río Arno

5.- Reutilización de los espacios portuarios y mejoras de la accesibilidad

6.- Revitalización desarrollo de la línea de costa correspondiente al puerto viejo en contacto con la ciudad

En lo que respecta a la estrategia de integración que el plan maestro prevé con la ciudad, se plantea reciclar áreas obsoletas del puerto creando una banda definida como “bisagra” que tenga como función primordial contener ciertos aspectos de permeabilidad necesarios para poder establecer una conexión de la ciudad con el mar. No obstante, como crítica personal la revitalización que se pretende de todo el frente marítimo se verá perjudicada por el impacto visual del área industrial y de almacenamiento que se pretende implantar aguas más adentro y que como puede apreciarse en el plano adjunto tiene la vocación de circunscribir un arco que encierra “paisajísticamente” todo el enclave del centro histórico en su relación con el mar.



OMAU MÁLAGA

*Observatorio de Medio Ambiente
de Málaga*

2012

http://www.omau-malaga.com/2/com1_md3_cd-626/integracion-puerto-ciudad

[consulta 21/06/2018]

Líneas de actuación encaminadas a la integración Puerto-Ciudad

La historia de Livorno y de su puerto en particular, dan fiel reflejo del valor cultural que esta ciudad ha supuesto para la región de la Toscana. Interés que se ve aún más reforzado por el hecho de que los principales hitos históricos que forman parte su identidad y de su memoria colectiva se concentran en el puerto, el resto de su patrimonio cultural fue objeto de destrucción durante la II Guerra Mundial y de los planes de reconstrucción posteriores.

Estos valores intangibles, suponen una herramienta esencial para la integración del puerto y la ciudad, desde una dimensión fundamentalmente social, es decir, centrada en el factor humano del puerto.



Museo Nacional Marítimo
Danés

[https://www.plataformaarquitectura.c
l/cl/02-302270/museo-maritimo-
nacional-danes-big](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-302270/museo-maritimo-nacional-danes-big)

[consulta 25/06/2018]

Las estrategias de actuación que a continuación se proponen, se fundamentan en el código de buenas prácticas, publicado por la autoridad portuaria de Valencia, en colaboración con la Organización Europea de Puertos Marítimos, que entre sus directrices establecen:

Medir la imagen del puerto

Esto implica la valoración por parte de la población que rodea las áreas portuarias, su percepción en general, el impacto que el puerto supone en la relación de la ciudad con el mar, así como la imagen de deterioro o de frontera que puede suponer para personas externas. Como materialización se propondría la realización de un estudio basado en encuestas de participación ciudadana que arrojasen en nivel aceptación actual que los habitantes de Livorno tienen de su puerto.

Realzar la importancia del puerto

En función de la percepción que la ciudadanía en general tenga del puerto, es fundamental conseguir un conocimiento de su funcionamiento y de lo relevante para la economía de sus actividades, sensibilizando y motivando a la población de la importancia de la ingeniería portuaria lo que supone una mayor difusión de los entresijos del puerto con la apertura de este al público en general mediante visitas guiadas por personal del puerto, que ofrezcan a sus visitantes la oportunidad de experimentar la vida en el puerto²⁶, jornadas de puertas abiertas, realización de eventos, o su divulgación en las redes sociales para así conseguir mayor transparencia del puerto.

26.- Ámsterdam y Hamburgo ofertan "safaris portuarios" que hacen visibles y tangibles las actividades del puerto a través de temas tan atractivos como el arte, la comida o la arquitectura. El puerto de Helsinki participa en el aniversario de la ciudad con visitas guiadas al puerto y organiza todos los años, en octubre, el Festival del Arenque del Báltico, el acontecimiento más antiguo de la ciudad de Helsinki. (ESPO 2012)



Imagen de una grúa
oxidada en el puerto de
Chipre

Autor desconocido

<https://pxhere.com/es/photo/635925>

[consulta 25/06/2018]

“Varios estudios de casos han demostrado que uno de los remedios más eficaces para hacer frente al problema de la imagen de los puertos es animar a la gente a visitar el puerto y hacerles experimentar en qué consiste la vida portuaria. La fascinación por el puerto puede restablecerse mediante la constatación en vivo de embarcaciones gigantescas, modernas terminales y el bullicio general de las actividades portuarias.”(ESPO 2012)

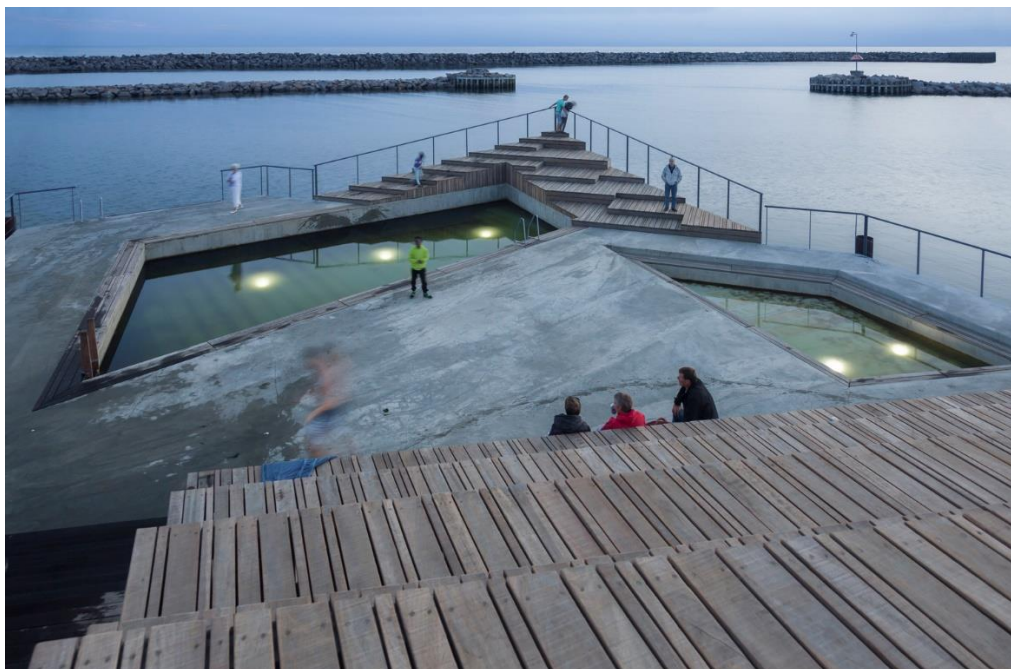
Invertir en una zona portuaria atractiva

Es fundamental poseer al puerto de rutas peatonales que posibiliten a la gente transitar libremente por áreas del puerto que no es lógico no supongan una falta de seguridad pero que incentiven el atractivo que para muchos supone las actividades del puerto. Para ello se proponen la construcción de carriles bici, zonas recreativas, recorridos peatonales por distintas zonas o miradores en lugares estratégicos.

Hacer el puerto accesible sin menoscabar de la seguridad

27.- Un buen ejemplo de ello se localiza en Helsinki, donde en 2008 se abrió una nueva dársena exterior en Vuosaari. Aunque la zona portuaria está protegida según los criterios del Código PBIP y la Directiva sobre seguridad portuaria de la UE, un mirador y una pasarela sobre el área de embarque permiten a sus visitantes experimentar la fascinante actividad portuaria de Vuosaari.(ESPO 2012)

“Conseguir que un puerto sea seguro y a la vez accesible exige soluciones creativas compatibles tanto con la evaluación de la protección portuaria como con el plan de seguridad del puerto.” La instalación de infraestructuras auxiliares que permitan un acercamiento de la población a las áreas de actividad sin que exista riesgo por intrusión accidental suponen una posibilidad real y económica para alcanzar tales metas ²⁷



Mirador

Puerto de Hasle,
Bornholm, Dinamarca

[https://www.archdaily.co/co/625940/
banos-en-el-puerto-hasle-
white/53e674e5c07a80c384000084-
hasle-harbour-bath-white-photo](https://www.archdaily.co/co/625940/banos-en-el-puerto-hasle-white/53e674e5c07a80c384000084-hasle-harbour-bath-white-photo)

[consulta 25/06/2018]

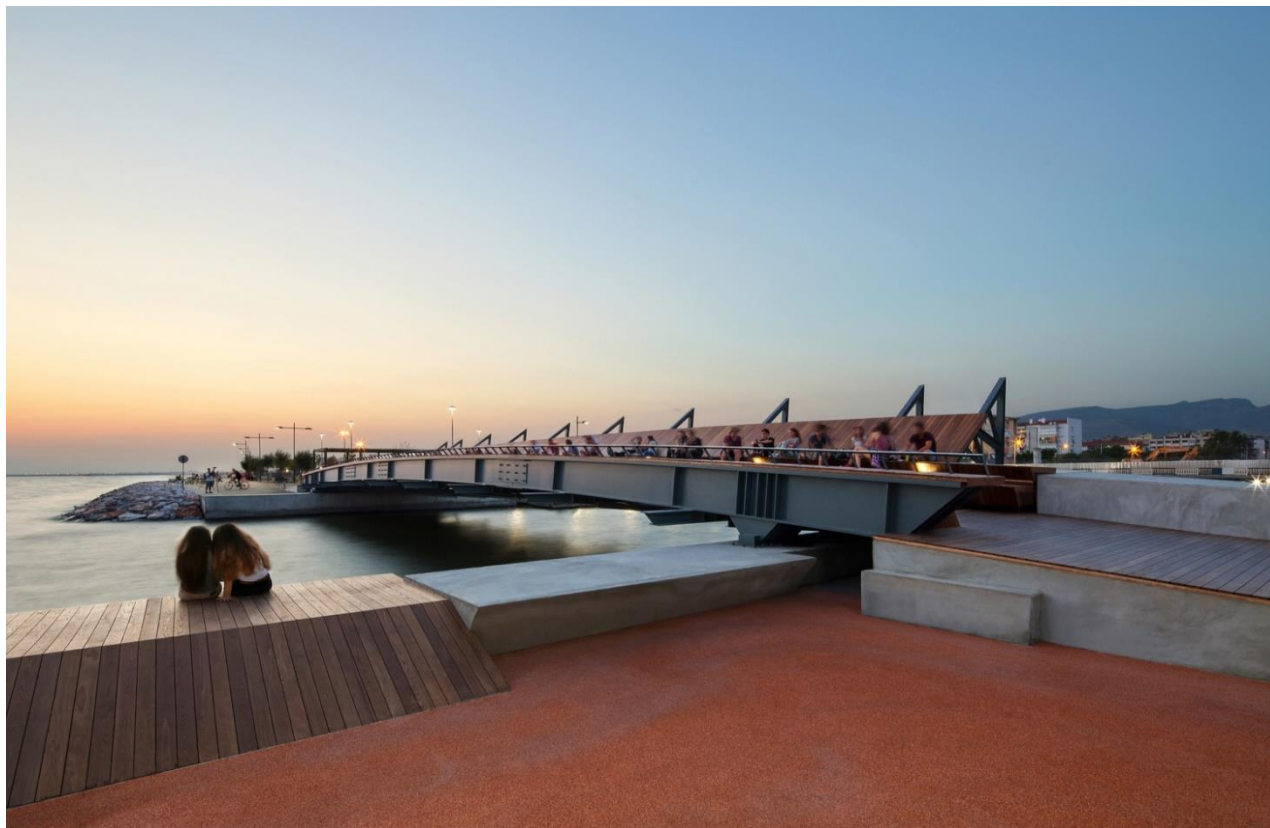
Por otro lado, proponer la construcción de zonas de ocio como bares o restaurantes que integren terrazas y miradores en contacto directo con el puerto.

Visibilizar el puerto

“La persona que visita una ciudad portuaria debería percibir de inmediato la sensación de estar realmente en una ciudad portuaria, incluso aunque la actividad principal del puerto se haya alejado”. En muchas ciudades portuarias esta condición está alejada de cumplirse a consecuencia del asilamiento autónomo que muchos de los puertos han adquiridos como se ha podido ver anteriormente. El puerto debe hacerse visible para los ciudadanos, como propuesta a ello puede plantearse la instalación de centros de interpretación que den conocimiento de las actividades portuarias al público en general, generar un ambiente portuario mediante el mobiliario público y cerramientos livianos que evoquen la percepción de estar dentro del propio puerto.

Adaptar las condiciones del puerto para su valoración dentro del mercado laboral

La percepción de un amplio sector de la población, sobre todo de jóvenes sobre el sector portuario es una sensación de industria obsoleta y sucia que no precisa una cualificación para sus operarios. Este problema plantea la necesidad de adecuar las instalaciones portuarias para “atraer” a este sector, para lo cual entre otras medidas que se puedan tomar se plantea una mayor formación y la divulgación en los programas docentes de las posibilidades que ofrece el mundo portuario. En este sentido la Autoridad Portuaria toma un papel primordial como organismo oficial competente a la hora de emprender estas actuaciones.



Puente peatonal y espacio recreativo

Bostanlı Mahallesi

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/868835/puente-peatonal-y-espacio-recreativo-bostanli-studio-evren-basbug/58c54aeb58ece278c0000b1-bostanli-footbridge-and-sunset-lounge-steb-photo>

[consulta 25/06/2018]

Desarrollar una integración funcional y espacial entre el puerto y la ciudad.

28.- El puerto de Gante recibió en 2009 una Mención Especial del Premio ESPO por el proyecto de la Zona del Canal de Gante. El jurado calificó este proyecto como excelente (best in class) en materia de gestión de grupos de interés locales, gracias al diálogo permanente, que incorpora, en particular, a la población local. En el marco del proyecto se adoptan iniciativas concretas, y los proyectos específicos mejoran las relaciones entre el puerto y residentes, ampliando así la base social de las actividades de éste. La intensa participación de los residentes en la política y la implantación de proyectos concretos en la zona han llevado al crecimiento orgánico de la estructura del proyecto - a través de una red administrativa de actores públicos y privados

Esta línea plantea quizás la mayor problemática a abordar a la hora de proponer una integración efectiva entre el puerto y la ciudad. Como se ha podido comprobar en el capítulo anterior, el desarrollo de los puertos tras la revolución industrial ha desencadenado ampliaciones colosales en muchos de ellos, conllevando a su separación y aislamiento físico con respecto a la ciudad, propiciando la aparición de zonas baldías y obsoletas que en ocasiones han despertado un gran interés urbanístico por significar en la mayoría de los casos zonas de importante atracción especulativa, por el hecho de que los puertos en gran medida se sitúan próximos a los centros históricos por su estrecha relación con el origen de la ciudad. Es por ello que, a la hora de abordar proyectos de actuación en este tipo de ámbitos, es esencial contar con la presencia de la comunidad local²⁸ que permita conocer los vínculos identitarios pertenecientes a la memoria colectiva del lugar, de manera que los proyectos encaminados respondan a la recuperación de ese status social que tuvo el puerto y que logre generar espacios de atracción, amables para el peatón, sostenibles y económicamente rentables para la ciudad, poniendo en valor determinados hitos históricos que permanezcan en cada puerto en particular y que formen parte de su patrimonio industrial.

Como síntesis a estas líneas de actuación, las intervenciones dirigidas a integrar los frentes marítimos en cuanto a su relación con la ciudad, deberían combinar las funciones urbanas residenciales, las actividades portuarias, así como las necesidades propias del dinamismo social de su entorno, que permitan lograr soluciones beneficiosas tanto para la imagen de la ciudad como para su economía.



Pabellón de servicios en el
puerto de Alicante

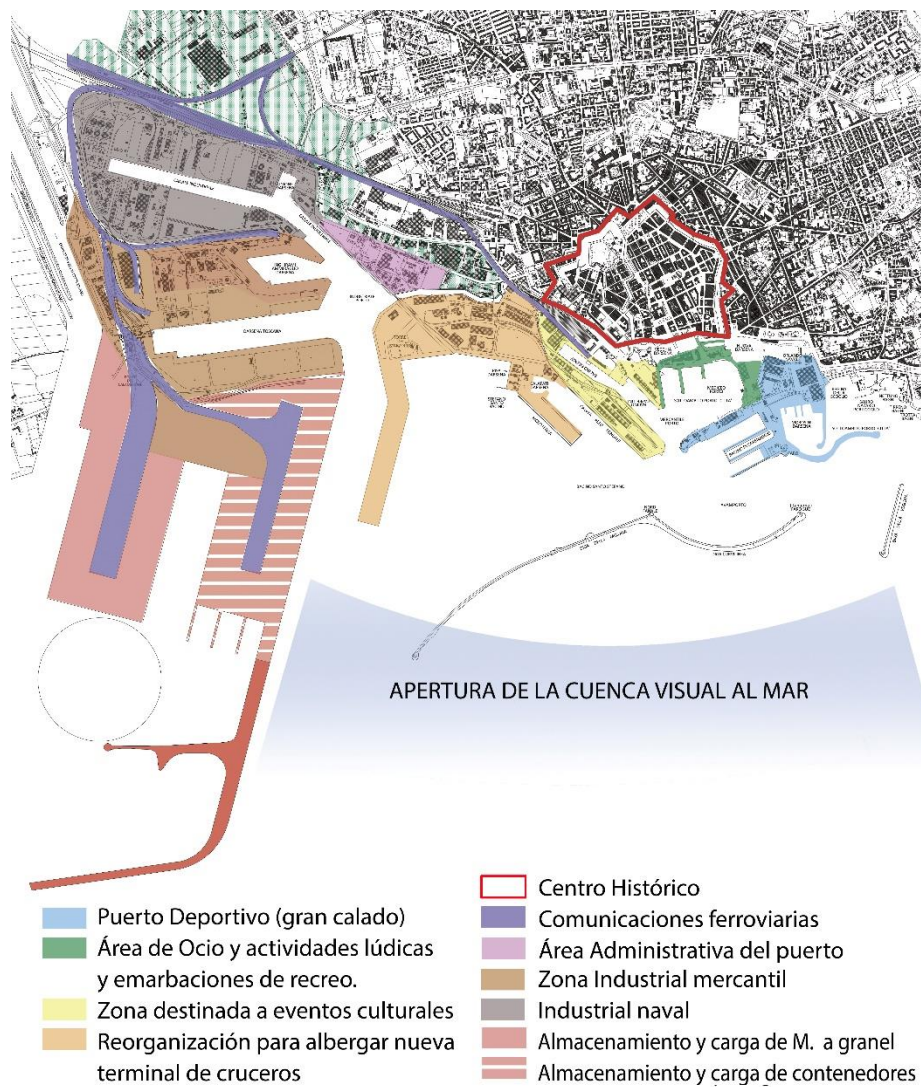
<http://vacarquitectura.es/pabellon-de-servicios-en-el-puerto-de-alicante/>

[consulta 25/06/2018]

“El agua no es sólo algo que contemplar sino también un elemento que debe ser utilizado de forma activa.”(ESPO 2012)

Estrategias de intervención propuestas para la zona portuaria de Livorno

Como punto de partida a la intervención que a continuación se plantea, en líneas generales se pone de manifiesto, una firme oposición a la construcción de la plataforma logística en los términos que establece el “Plan Maestro” aprobado en 2012 por la Autoridad Portuaria de Livorno. Esta actuación conlleva la ampliación de la zona portuaria hacia aguas más profundas de manera que por su forma, crea una barrera paisajística artificial que aunque rompe completamente una relación visual de la ciudad con el mar. En este sentido se planten alternativas como el traslado de la plataforma hacia el norte de manera que provoque un enfoque inverso en cuanto a la cuenca visual que se crea.



Propuesta de
reorganización del puerto
Elaboración propia

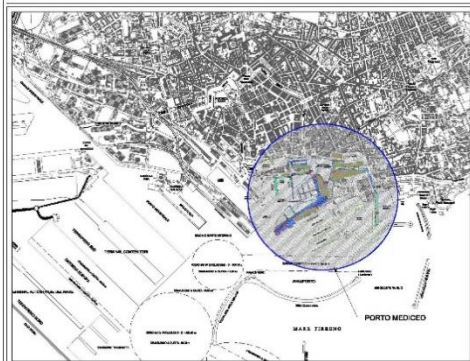
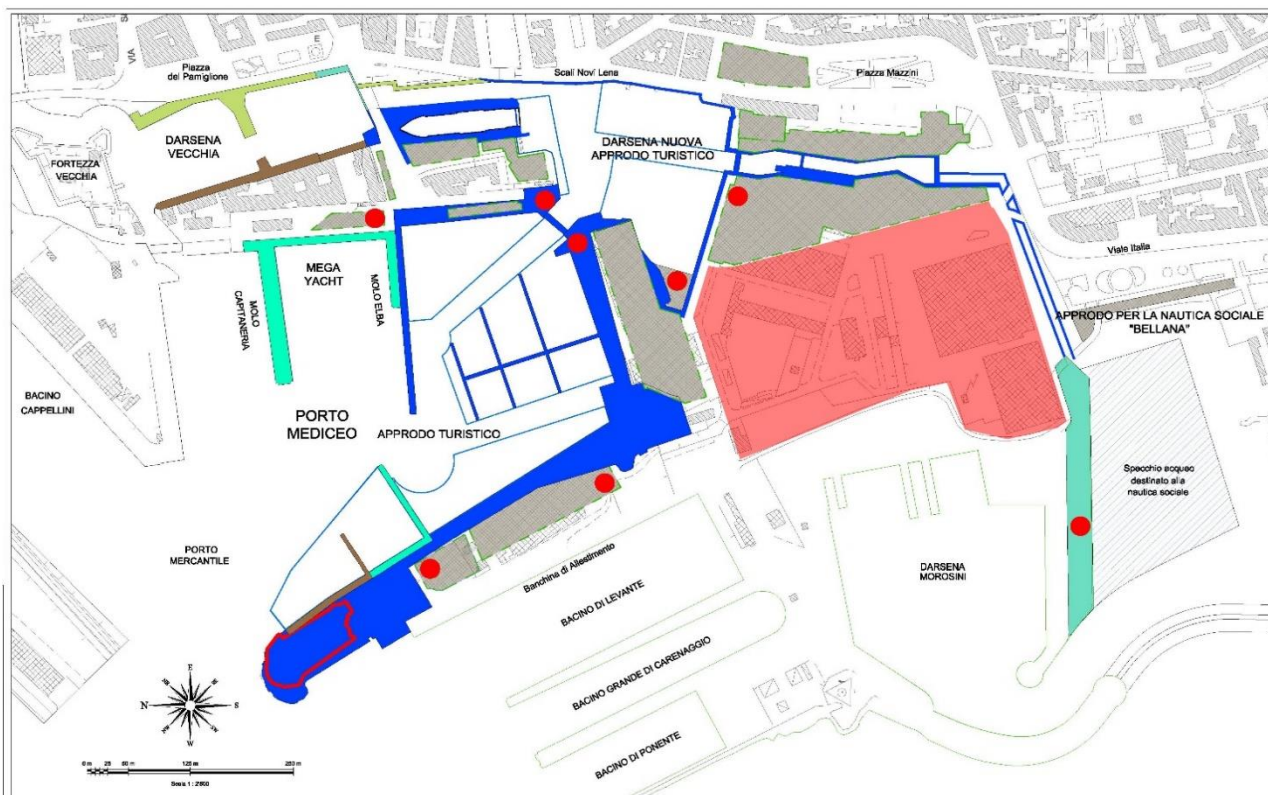
29.- La nueva Filarmónica ubicada en el puerto de Hamburgo, el segundo comercial más importante de Europa después de Rotterdam, sirvió anteriormente como almacén de cacao, tabaco y té. Su renovación es parte del proyecto HafenCity, que pretende transformar la antigua zona portuaria de descarga y almacenamiento de la ciudad y unirla al casco urbano. Por ello, además de su espacio musical, el original edificio también alberga un hotel, apartamentos de lujo, aparcamientos para coches y una gran plaza cubierta (Fernández. L. 2017, *National Geographic*)

En el plano adjunto se puede observar de manera esquemática la propuesta planteada. Como aspecto negativo en su proceso, conllevaría alterar la desembocadura de los canales artificiales que conectan con el río Arno, que a su vez conectarían más directamente con la plataforma logística potenciando así su funcionalidad. Por otro lado, situaría a la “Torre del Marzocco” en una zona accesible desde el puerto viejo, adquiriendo mayor protagonismo como elemento de fuerte valor patrimonial.

Seguidamente, la actual terminal de Cruceros, cabría trasladarla a la nueva zona construida de manera que con ello se liberalizase el muelle de la “*Calata alto fondale*” y “Bacino Cappellini” consiguiendo así una zona privilegiada donde la restauración del silo de cereal abandonado, que se alza en el muelle muestre una nueva imagen icónica a la llegada al puerto, al igual que La Filarmónica de Elba²⁹ de los arquitectos Herzog y De Meuron se alza protagonista en el Puerto de Hamburgo.

La reorganización del puerto deportivo entorno al puerto viejo, sería otro punto fundamental a destacar que en este caso se plantean en el plan maestro con unos criterios que potencial la integración social del puerto al ampliar notoriamente la accesibilidad en esta zona, si bien es cierto que requeriría para su consecución el traslado de los talleres de mantenimiento a otra zona más industrial lo que colmataría una actuación que permitiría abrir la ciudad al mar, ya que estas naves taller suponen en la actualidad una frontera notoria en la relación con el mar.

En cuanto a las amplias zonas de aparcamiento en superficie que en la actualidad permanecen semidesiertos por su falta de uso, las ampliaciones pretendidas por la autoridad portuaria alterarán



LEGENDA DELLE FUNZIONI

- | | | |
|--------------|--|---|
| D1/D4 | Funzione nautica da diporto compresi transiti, charter e imbarcazioni da lavoro
(Área de atraque de embarcaciones deportivas y de recreo) | Zona de Talleres de Reparación y Mantenimiento |
| D2 | Funzione yacht e mega yacht
(Yates de embarcaciones deportivas de mayor calado) | |
| D3 | Funzione nautica sociale
(Usos sociales) | |
| D5 | Funzione porto rifugio
(Zonas de refugio) | |
| PS | Funzione pesca professionale
(Embarcaciones tradicionales pesqueras) | |
| S2 | Servizi di sicurezza e controllo (ormeggio imbarcazioni Autorità)
(Servicios de seguridad y control) | |
| | Area per il reperimento degli standard (parcheggi)
(Áreas de estacionamiento) | |
| ● | Blocco servizi igienici (Baños públicos) | |

Reorganización
del puerto
deportivo
propuesto por el
"Plan Maestro
2012"

Autoridad Portuaria de
Livorno

claramente su condición, lo que conllevará su reestructuración debido a los cambios organizativos previstos, pero que en ningún caso se prevé su disminución.

En un ámbito más cercano a la población las medidas propuestas para la adecuación de todo el frente correspondiente a la actual zona de cruceros, puerto comercial y área de talleres, comprende la disposición de diversidad de usos públicos y la recuperación de elementos de valor histórico como por ejemplo potenciar los canales de “Navicelli”, que por una parte transformen la zona en un aliciente de la propia ciudad, amable con el ciudadano y atractivo para los foráneos y por otra protejan estructuras y elementos patrimoniales del puerto como su morfología que conservan la identidad portuaria y el respeto por el mar.

Todas estas actuaciones planteadas, no pueden tener éxito sin la confluencia de una política social que apueste por emprender iniciativas participativas y formativas con el fin de concienciar a la población de la importancia de su puerto y lo hagan partícipe de él. En tal caso se hace necesario la realización de actividades llevadas a cabo por la autoridad portuaria como coloquios, visitas regulares, exposiciones o conferencias que divulguen la actividad del puerto y de su importancia para la ciudad.

En esta línea se plantea una propuesta concreta, encaminada a proporcionar un atractivo turístico a la ciudad en manos de su puerto, lo que conseguiría una mayor rentabilidad económica en tanto que los numerosos cruceros que atracan en el puerto de Livorno, lo hacen como una simple escala en su camino a otras ciudades como Pisa o Florencia, menoscabando cualquier interés por la ciudad. Este hecho supone un aspecto a mejorar, en cuanto a



Filarmónica de Elba

Puerto de Hamburgo

<http://www.adhoc-engineering.com/es/portfolio/filarmonica-del-elba-en-hamburgo-2016/>

[consulta 25/06/2018]

que las actuaciones planificadas deben crear un nuevo atractivo turístico

En definitiva, la propuesta de integración que se plantea entre el puerto y la ciudad de Livorno, pasa por conseguir un equilibrio entre la necesidad, desde un punto de vista económico que la actividad portuaria supone para la ciudad y sus aspiraciones a constituir un puerto de gran competencia comercial a un nivel internacional, con la trascendencia social e identitaria que el puerto otorga a la capital. Equilibrio que implica la apertura del puerto a la ciudadanía, bajo la tutela y el control de la autoridad portuaria que garantice su transparencia y que de alguna manera se apoye en la arquitectura para articular espacios de actividad puramente comercial con áreas recreativas y de ocio.

La experiencia en otros puertos nos lleva a “*reconocer su indudable interés y los aspectos ciertamente positivos del amplio conjunto de actuaciones de integración urbana de los espacios portuarios, por las cuales las ciudades marítimas han transformado sus frentes marítimos, habiendo recuperado magníficos espacios libres y equipamientos para el disfrute ciudadano de la mar.*”(Luis y Moreno 2008)



Puerto de Bahía Blanca,
Argentina

Hugo Antonio Borelli 2016

<http://haborelli.blogspot.com/2016/08/bahienses-las-cosas-parte-iii.html>

[consulta 25/06/2018]

CAPITULO IV CONCLUSIONES

Como se ha podido comprobar, los efectos de la globalización en la economía a nivel mundial, hace que puertos como el de la ciudad de Livorno mantengan una dinámica de continuo cambio orientada a una mayor competitividad dentro de las redes comerciales internacionales. Este hecho que ha provocado el distanciamiento del puerto con respecto a la ciudad, en la actualidad gracias a las experiencias de intervenciones llevadas a cabo en para la mejora urbana de frentes costeros en puertos significativos, brinda la oportunidad de poder establecer modelos de crecimiento donde futuras ampliaciones en los puertos, lleven aparejadas actuaciones de revitalización y acercamiento a la ciudad de espacios portuarios que van quedando obsoletos y que recuperaría un nuevo contexto de relación adecuado a la realidad que vivimos.

Es necesario por tanto, la implicación de las administraciones públicas, que potencien una verdadera integración mediante la elaboración de planes de ordenación conjuntos que permita alcanzar objetivos comunes y de beneficio mutuo.

No hay que olvidar que las actividades industriales de los puertos son un motor económico fundamental para la economía de cualquier ciudad, lo cual implica que deban ser conservadas y mejoradas, a pesar del impacto que generan, debiendo ser aceptadas como parte del “paisaje industrial”, aunque las nuevas políticas de crecimiento deban estar encaminadas a establecer directrices para su integración urbana y en su caso poder concentrar sus instalaciones en los denominados “puertos secos”, con el fin de liberar las cuencas visuales de cara al mar.

No obstante, en ciudades como Livorno, las ampliaciones previstas para el puerto y su recuperación urbana presentan realidades distintas. El Plan Maestro aprobado por la Autoridad portuaria supone un aumento desmesurado de las instalaciones portuarias sin que las medidas de atenuación desde un enfoque urbano sean significativas en comparación. Es necesario un mayor esfuerzo de coordinación que permita soluciones más equilibradas y sostenibles.

Las alternativas propuestas en este documento, se manifiestan como una crítica a tales hechos, mostrando la posibilidad de emprender diferentes actuaciones orientadas a una integración más beneficiosa y efectiva que consiga abrir la ciudad al mar recuperando así su identidad portuaria y generando un mayor atractivo que transforme a la ciudad de un mero eslabón en una red turística y comercial a una pieza esencial que entre otros objetivos

consiga atraer a un turismo que en la actualidad, resulta anecdótico que al llegar a puerto con una cuota sorprendente su presencia en la ciudad sea meramente de paso.



Concentración de cruceros en el puerto de Livorno junto al antiguo silo de cereal de la dársena "*Calata alto fondale*"

Archivo documental de Luis González de Boado, Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla

BIBLIOGRAFÍA

ABDERRAZAK, Ih'ssan Ali, 2016. *Algeciras y Ceuta, dos litorales, dos miradas*. [en línea], Sevilla, Universidad de Sevilla, Disponible en: <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/45754>.

AGUILÓ ALONSO, Miguel, *El paisaje construido : una aproximación a la idea de lugar* [en línea]. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999. [Consulta: 18 abril 2018]. ISBN 8438001521. Disponible en: <http://fama.us.es/record>.

ALEMANY, Joan, 2005. *La planificación portuaria The Waterfront, Between Urban Planning and Port Planning*. En: PORTUSplus_the online journal of RETE, vol. 10, pp. 2.

ALEMANY, Joan y BRUTTOMESSO, Rinio, 2011. *Waterfronts Urbano Portuarios, actuaciones sostenibles. Urban Port Waterfronts , Sustainable Projects and Activities*. En: Portus, vol. 22, pp. 2-3.

ALONSO MACIÑEIRA, Enrique y BLÁZQUEZ SOUTO, Irene, 2011. *El puerto y la ciudad de A Coruña*. PORTUSplus journal of RETE [en línea], pp. 1-10. [Consulta: 18 abril 2018] Disponible en: http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/1_2011/Temáticas/La_ciudad_portuaria_contemporánea/14_EnriqueMaciñeiraAlonso_IreneSoutoBlázquez.pdf.

ANDRADE MÁRQUEZ, María José, 2011. *Málaga, el puerto industrial como paisaje urbano, Malaga, Industrial Port as Urban Landscape*. [en línea], Disponible en: <http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs>

/portus_plus/1_2011/Temáticas/La_ciudad_portuaria_contemporánea/01_María_José_Andrade.pdf.

BRUTTOMESO, Rinio, 1868. *Para una historia de la ciudad portuaria . Desde los orígenes hasta la era industrial For a History of the Port City . From the Origins to the Industrial Age*. En: PORTUSplus_the online journal of RETE, vol. 19, pp. 8-13. Disponible en: <http://retedigital.com/portus/portus-no-19/>

CARTA, Maurizio. *Palermo Waterfront: planning the “ fluid city ” El frente marítimo de Palermo: planificación de la “ ciudad fluida ”*. pp. 88-95.

DE LA TORRE MOLINA, Carolina, 2001. *Las identidades: una mirada desde la psicología*. [en línea]. S.l.: Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello. ISBN 9789962645207. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=fMIJkgAACAAJ>.

ESPO, 2012. *Código de Buenas Prácticas para la Integración Social de los Puertos*. , Valencia, Autoridad Portuaria de Valencia, Organización Europea de Puertos Marítimos pp. 56.

ESTRADA LLAQUETS, José Luis, 2004. *El desarrollo portuario y la ciudad*. En: Ingeniería y Territorio, ISSN 1695-9647, nº 67 pp. 10-19.

FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Carla, 2015. *Iconografía urbana, memoria e identidad de las ciudades portuarias Norte y Noroeste de España*. *Anales de Historia del Arte* [en línea], vol. 24, pp. 161-173. ISSN 1988-2491. DOI 10.5209/rev_ANHA.2014.v24.48698. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/ANHA/article/view/48698>.

FOX TIMMLING, Hans, 2012. *Memorias Urbanas. Cotidianeidad, Identidad yPIE Trascendencia en la Ciudad*. En: Revista Urbano, vol. 25, pp. 8-16.

FRIEDMANN, John, 1997. *Futuros de la ciudad global: El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico*. *EURE (Santiago)* [en línea], vol. 23, no. 70. ISSN 0250-7161. DOI 10.4067/S0250-71611997007000003. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071611997007000003&lng=en&nrm=iso&tlng=en.

GONZÁLEZ DE BOADO HALCÓN, Luis, 2011. *Límites: discurso sobre el contorno*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla Disponible en: http://encore.fama.us.es/iii/encore/record/C__Rb2601362__Sboado__Ff%3Afacetmediatype%3Ay%3Ay%3ARecurso%20electr%C3%B3nico%3A%3A__P0%2C7__Orightresult__X4__T?lang=spi&suite=cobalt

GRANDA, V, José, 2005. *Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. S.l.: Publicación de las Naciones Unidas, 2005. ISBN 9213227876.

GRINDLAY MORENO, Luis Alejandro, 2008. *Ciudades y Puertos Cities and Ports*. [en línea], vol. 11, pp. 53-80. Disponible en: [http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades_11/Ciudades_11_053-080 GRINDLAY MORENO.pdf](http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades_11/Ciudades_11_053-080_GRINDLAY_MORENO.pdf).

MALDONADO, Jesús Leal y LLOVERA, Joan Alemany, 2015. *Ciudad (La) y lo urbano. La experiencia de los waterfronts*. , vol. 12, pp. 70-86.

LÓPEZ AMIL, Cristina, 2004. *Integración urbana de los espacios portuarios*. La Coruña, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad da Coruña., pp. 50.

PIEDRA LEON, Ana María, 2015. *Cuando el puerto era ciudad. Estudio de la relación ciudad-puerto antiguo*. [en línea] Barcelona. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. ISSN2339-6598, URI: <http://hdl.handle.net/2117/78865>

PIEDRA LEON, Ana María, 2016 *Un (des) encuentro : barcelona busca su puerto*, Análisis de los cambios de la ciudad en base al desarrollo de su puerto (Port Vell). [en línea] Barcelona. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. ISSN2385-7714, URI<http://hdl.handle.net/2117/100236>

RIZO, Marta, 2006. *Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales*. En: Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos [en línea], no. 6, pp. 1-. ISSN 0718-1132. DOI 10.2307/29741546. Disponible en: <http://www.bifurcaciones.cl/006/Rizo.htm%5Cnhttp://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2912919>.

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos, 1999. *El puerto y la vinculación entre lo local y lo global*. [en línea], EURE (Santiago) vol. 25, no. 75, pp. 103-120. [Consulta: 7 mayo 2018]. ISSN 0250-7161. DOI 10.4067/S0250-71611999007500005. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071611999007500005&lng=en&nrm=iso&tlng=en.

MEYER, Han, 1999. *City and port : urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, Neew York, and Rotterdam : changing relations ...* [en línea]. Utrecht: International Books. [Consulta: 05 junio 2018]. Disponible en: <http://fama.us.es/record>.

RODRIGUEZ GARRIDO, María, 2015. *La Ciudad del Puerto, El Puerto de la Ciudad, el caso de Huelva en la integración urbana de los espacios portuarios*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla. Disponible en: <http://fama.us.es/record>.

SASSEN, Saskia, 1991. *The global city: New York, London, Tokyo* [en línea]. Princeton, N.J.: Princeton University Press. [Consulta: 7 mayo 2018]. ISBN 0691025673. Disponible en: <http://fama.us.es/record>.

VALOR PIECHOTTA, Magdalena, 1999. El puerto de la ciudad. [en línea], Disponible en: <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/26188>.

VILAGRASA IBARZ, Joan, 2006. Ciudad y sociedad. ¿relaciones en transformación? , [en línea] Alicante : Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes,URI: http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc_2n5g6

ZAMORA RODRÍGUEZ, Francisco, 2013. *Urbanismo de un puerto “Imperial” en el Mediterráneo. Especulación Inmobiliaria y relaciones transnacionales en la Edad Moderna*. Revista da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Goiás. pp. 2013. disponible en: <https://www.revistas.ufg.br/historia/article/view/43355/22537>

Sevilla, 02 de Julio de 2018